VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 257)
z dnia 17 stycznia 2019 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 257)

17 stycznia 2019 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posłów: **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji oraz **Artura Zasady (PiS)**, zastępcy przewodniczącego, rozpatrzyła:

– informację Ministra Infrastruktury na temat przebiegu i efektów negocjacji Pakietu Mobilności w aspekcie przyszłości polskiego sektora transportu międzynarodowego w świetle przyjętego stanowiska Rady Europejskiej, a także planów polskiego rządu na wypadek ostatecznego przyjęcia niekorzystnych dla polskich przewoźników rozwiązań prawnych w tym zakresie.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Adamczyk** minister infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Katarzyna Wiatr** zastępca dyrektora Departamentu Komitetu do Spraw Europejskich Ministerstwa Spraw Zagranicznych, **Adam Bandosz** wicedyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Łukasz Bryła** zastępca głównego inspektora transportu drogowego wraz ze współpracownikami, **Rafał Jańczuk** prezes zarządu Polskiego Stowarzyszenia Przewoźników Autokarowych wraz ze współpracownikami, **Tadeusz Kucharski** przewodniczący Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność" wraz ze współpracownikami, **Piotr Litwiński** przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Mieczysław Marosz** dyrektor Biura Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji, **Piotr Mikiel** dyrektor Departamentu Transportu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych wraz ze współpracownikami, **Juliusz Skurewicz** sekretarz Rady Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, **Maciej Wroński** prezes zarządu Transport i Logistyka Polska wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dzień dobry państwu. Otwieram obrady sejmowej Komisji Infrastruktury. Posiedzenie jest poświęcone tematowi podanemu w rozesłanych zawiadomieniach. Porządek dzienny przewiduje informację ministra infrastruktury na temat przebiegu i efektów negocjacji Pakietu Mobilności w aspekcie przyszłości polskiego sektora transportu międzynarodowego w świetle przyjętego stanowiska Rady Europejskiej, a także planów polskiego rządu na wypadek ostatecznego przyjęcia niekorzystnych dla polskich przewoźników rozwiązań prawnych w tym zakresie.

Bardzo serdecznie witam wszystkich posłów oraz zaproszonych gości. Szczególnie gorąco witam pana ministra Andrzeja Adamczyka wraz z licznym zespołem współpracowników. Dziękujemy za przybycie, panie ministrze. Jest dzisiaj z nami także przedstawicielka Ministerstwa Spraw Zagranicznych, pani dyrektor Katarzyna Wiatr. Witamy panią dyrektor. W posiedzeniu Komisji bierze udział także zastępca głównego inspektora transportu drogowego pan Łukasz Bryła. Jest dzisiaj reprezentowana również Najwyższa Izba Kontroli w osobie pana Adama Bandosza, zastępcy dyrektora Departamentu Infrastruktury. Są z nami przedstawiciele Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, panowie Piotr Mikiel, Tadeusz Wilk, Piotr Gawełczyk i Andrzej Lenkiewicz oraz Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego na czele z przewodniczącym Piotrem Litwińskim i wiceprzewodniczącym Andrzejem Olechnickim. Witamy także reprezentanta Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji

pana dyrektora Mieczysława Marosza, przedstawiciela Transportu i Logistyki Polskiej pana prezesa Macieja Wrońskiego oraz pana Juliusza Skurewicza, sekretarza Rady Polskiej Izby Spedycji i Logistyki. Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych reprezentuje prezes zarządu Rafał Jańczuk, a Krajową Sekcje Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność" jej przewodniczący, pan Tadeusz Kucharski. Jeszcze raz witam wszystkich państwa bardzo serdecznie.

Dzisiejsze posiedzenie Komisji Infrastruktury zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów, który został przekazany do Komisji w dniu 7 grudnia 2018 r. Proszę przedstawiciela wnioskodawców o uzasadnienie tego wniosku.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, jak zaznaczył pan przewodniczący, złożyliśmy z grupą posłów wniosek o zwołanie posiedzenia Komisji Infrastruktury zaraz po przyjęciu stanowiska po kilkunastogodzinnych negocjacjach prowadzonych 4 i 5 grudnia ubiegłego roku, kiedy tylko przyszła do Polski informacja, iż wypracowane stanowisko jest bardzo niekorzystne dla przewoźników działających w polskim sektorze transportu międzynarodowego.

Co prawda pan minister osobiście usiłował pokazać, że w tym stanowisku Komisji Europejskiej znajdują się jakieś elementy, które z punktu widzenia polskich interesów można uznać za sukces, jednak przekaz medialny, który pojawił się w następnych dniach, musiał zelektryzować nie tylko środowisko transportowców, ale całe społeczeństwo, a z pewnością wielu z nas – parlamentarzystów. Ten przekaz był po prostu bardzo, ale to bardzo smutny. Wynikało z niego, że Polska do tych negocjacji nie była w ogóle przygotowana. Obraz Polski w tych negocjacjach to jeden wielki blamaż i pokaz nieudolności naszych władz. Polscy negocjatorzy od samego początku mieli mało negocjacyjne nastawienie do swoich partnerów, nie było woli znalezienia kompromisu, jasno obranego celu oraz planu działania. Było za to bardzo sztywne stanowisko i ciągle powtarzano, jak mantrę, kilka punktów z instrukcji. Cytuję w tej chwili doniesienia, które znalazły się w medialnym przekazie.

Wcześniej stronę polską w tych negocjacjach reprezentowały inne osoby, do tego jeszcze powrócę, ale pan minister Adamczyk, który w końcu przejął inicjatywę negocjacyjną dał się poznać w trakcie prowadzonych rozmów jako ten szef resortu, który tylko powtarza „nie możemy zaakceptować", „nie możemy poprzeć", „Polska się sprzeciwia". Był to efekt kompletnego braku strategii negocjacyjnej, sztywne nie. Można powiedzieć, że Polska pojechała na rozmowy, aby dumnie przegrać.

Jak wspomniałem na początku, negocjacje były prowadzone 4 i 5 grudnia 2018 r. i tak przedstawiała się ocena sytuacji bezpośrednio po ich zakończeniu. Dzisiaj, trzeba to sobie wyraźnie powiedzieć, wpadliśmy z deszczu pod rynnę i dlatego zadam panu ministrowi kilka pytań, na które – mam nadzieję – uzyskam odpowiedzi. Pytania zasadnicze dotyczyć będą przebiegu prowadzonych negocjacji, przygotowań do nich oraz uzyskanych efektów. Rzecz jasna najbardziej nas interesuje, co w tej sytuacji strona polska, polski rząd, resort infrastruktury i osobiście pan minister zamierzają zrobić w związku z zaistniałą sytuacją?

Kiedy powiedziałem, że za całą sytuację osobiście jest odpowiedzialny pan minister Adamczyk, to uczyniłem tak dlatego, ponieważ kieruje on resortem, który ma w swojej pieczy sektor międzynarodowego transportu drogowego, ale również dlatego, że pan minister podjął się kierowania prowadzonymi przez Polskę negocjacjami. Media i zainteresowane środowiska wskazują, że niejako po drodze miały miejsce trudne do zrozumienia dymisje pośród grona osób, które zajmowały się tą problematyką. Na przykład została zdymisjonowana pani Justyna Bartnicka, attache w naszym brukselskim przedstawicielstwie, którą oceniano jako osobę kompetentną i dobrze znającą meritum sprawy. Zdymisjonowano także panią wiceminister Justynę Skrzydło. Chciałbym także zapytać pana ministra o te dymisje. W kontekście decyzji personalnych pojawiały się bowiem oceny, że pan minister Adamczyk, stając na czele naszych negocjatorów, znalazł się w sytuacji trudnej, ponieważ był pozbawiony wsparcia kompetentnych urzędników. Można powiedzieć, że w rozmowach minister występował jako ślepy wiodący kulawego.

Moim zdaniem w resorcie infrastruktury dzieje się coś niezrozumiałego, a tymczasem jako kraj ponosimy klęskę, jeśli chodzi o ochronę własnych interesów na arenie międzynarodowych przewozów. Nie dalej jak w ubiegły czwartek, 10 stycznia 2019 r., okazało się, że rozpatrzono aż trzy stanowiska, nie jedno, którym usztywnił się pan minister w trakcie negocjacji, kiedy skupił się na kwestii delegowania. Dwa z nich rozpatrzono negatywnie. Pierwszym było stanowisko eurodeputowanej Kyllonen w sprawie delegowania. Drugim, również rozpatrzonym negatywnie, stanowisko pana Wima van de Campa w sprawie pracy kierowców, ale pojawiło się trzecie stanowisko, tym razem pozytywne, eurodeputowanego Ertuga, które odnosi się nie tylko do relacji pomiędzy pracodawcą a pracownikami, ale dotyczy również pozostałych kwestii. Dzisiaj już wiemy, że jeżeli taka formuła zostanie przyjęta jako ostateczna, to rzeczywiście, w ciągu krótkiego czasu wszyscy polscy przewoźnicy stracą nie tylko licencje, ale także prawo do wykonywania zawodu.

Nie mam wątpliwości, panie ministrze, że jeśli chodzi o efekty tych negocjacji, to znaleźliśmy się po prostu w czarnej dziurze. Chciałbym, żeby pan minister przedstawił nam stanowisko rządu w tej kwestii oraz, a może przede wszystkim, przedstawił nam sposób wyjścia z tej sytuacji. Ta część polskiej gospodarki, którą tworzy międzynarodowy transport drogowy, została zbudowana przez przedsiębiorców bez pomocy państwa. Wszyscy wiemy, jaką ważną część naszych budżetowych przychodów ona stanowi. Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję przedstawicielowi posłów wnioskodawców. W tym momencie oddaję głos panu ministrowi i jego zespołowi. Później przejdziemy do zadawania pytań. Panie ministrze, bardzo proszę.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Dziękuję bardzo. Panowie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panowie prezesi i dyrektorzy, wielce szanowni państwo, postaram się oddzielić tę bardzo emocjonalną i czysto polityczną część wystąpienia pana posła Żmijana…

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

To są fakty, panie ministrze.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę tonować emocje, panie pośle.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Dziękuję za pomoc, panie przewodniczący, ale proszę mi pozwolić kontynuować. Być może dam sobie radę sam. Jestem głęboko przekonany, że tak będzie.

Szanowni państwo, bardzo nie lubię użytego przez pana posła określenia „czarna dziura", ono jest bardzo pejoratywne, ale jeżeli pan już go użył, panie pośle, to pozwolę sobie do niego nawiązać. Wydaje mi się, że jest pan w informacyjnej „czarnej dziurze", jeśli chodzi o wiedzę na temat tego, jak przebiegają procesy dotyczące Pakietu Mobilności…

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Nic podobnego, panie ministrze.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

… oraz jeśli chodzi o wydarzenia poprzedzające. Szanowni państwo, mam przygotowane notatki i będę się ich ściśle trzymał, żeby niczego nie pominąć i być bardzo precyzyjnym w swojej wypowiedzi. Nie chciałbym się narazić na zarzut, że pominąłem jakieś kwestie związane z procedowanym Pakietem Mobilności, dyrektywą o delegowanym transporcie.

Zanim jednak do tego przejdę, chciałbym odwołać się do wydarzeń z 2015 r. Lwia część z obecnych na sali parlamentarzystów i gości doskonale pamięta, że kiedy Republika Federalna Niemiec wprowadziła na swoim terytorium pakiet rozwiązań prawnych zwany MiLoG-iem, po czym chwilę później Francuzi wprowadzili na swoim terenie przepisy Loi Macron, to wspomniane regulacje były skrajnie niekorzystne dla transportu międzynarodowego, który wywodził się spoza Republiki Federalnej Niemiec oraz spoza Francji. Mam na myśli przewoźników z pozostałych krajów europejskich, a szczególnie

z krajów tworzących wschodnią granicę Unii Europejskiej. Wtedy, jak się wydaje, bardzo małą aktywność wykazali ówcześni szefowie rządów. To raczej nie nasz minister odpowiedzialny za sprawy transportu powinien wówczas reagować, ale szefowie rządów, ponieważ sytuacja wymagała podjęcia działań na tym szczeblu. Tylko w ten sposób można było ograniczyć działania Francji i Niemiec w związku z wprowadzanymi przez nie protekcjonistycznymi rozwiązaniami, niezgodnymi z art. 56 Traktatu Unii Europejskiej. Późniejsze konsekwencje były takie, że pojawił się Pakiet Mobilności, który był bezpośrednio inspirowany przepisami Loi Macron i MiLoG. Wokół tego pakietu zawiązała się koalicja nazywana Porozumieniem Paryskim, w której szczególną rolę odgrywają Niemcy i Francja. Mocno aktywna jest także Austria. Jak widać, są to kraje żywotnie zainteresowane wyparciem ze swojego terytorium międzynarodowych firm transportowych, między innymi wywodzących się z Polski. To tyle historii i wstępnego odniesienia do tego, co wydarzyło się do czasu, gdy w Parlamencie Europejskim przedstawiono Pakiet Mobilności.

Może jeszcze jedna refleksja dotycząca uzasadnienia, które przedstawił pan przewodniczący Zmijan. Chcę zwrócić uwagę, panie pośle, że swoje tezy, jak zauważyłem, oparł pan wyłącznie na jednym medialnym tekście, który pojawił się w przestrzeni publicznej. Był on oczywiście powielany, ale źródło było jedno, jeden tekst prasowy. To tyle tytułem wstępu, a teraz chciałbym przejść do udzielenia odpowiedzi na pytania postawione przez wnioskodawców. Odpowiadając, będę posiłkować się posiadanymi notatkami, żeby być maksymalnie precyzyjnym.

Szanowni państwo, przez ostatnie trzy lata podejmowaliśmy bardzo aktywne działania związane z Pakietem Mobilności. Ich celem było wypracowanie zrównoważonego kompromisu, który w jak największym stopniu uwzględniłby interesy polskiego sektora międzynarodowego transportu drogowego i geograficzną specyfikę Polski. Z uwagi na zachowanie w tekście Pakietu Mobilności szeregu rozwiązań niekorzystnych, szkodliwych dla polskiej branży, Polska zareagowała na ten fakt wraz z grupą 8 innych państw i to nie tylko z regionu środkowo-wschodniej Europy. Nie jesteśmy jedynym krajem, który jakoby poniósł porażkę, jak usiłował to przedstawić poseł wnioskodawca. Kraje, z którymi współpracowaliśmy w tym zakresie, to Węgry, Litwa, Łotwa, Malta, Bułgaria, Chorwacja, Irlandia i Belgia. Na posiedzeniu Rady do Spraw Transportu odbywającym się 3 grudnia 2018 r. zgłosiliśmy sprzeciw wobec przyjęcia zaproponowanych przepisów. Wyraźnie widać, że 1/3 państw Unii Europejskiej była i jest przeciwna stanowisku określonym w tzw. podejściu ogólnym. Chodzi o stanowisko ministrów transportu krajów Unii Europejskiej.

Gdy jest mowa o braku wyobraźni negocjacyjnej, co zarzucają nam posłowie wnioskodawcy, to chciałbym przypomnieć, a tych którzy nie mają w tym zakresie wiedzy poinformować, że już od dłuższego czasu nasze działania, zwłaszcza przed istotnymi wydarzeniami w Parlamencie Europejskim, są poprzedzane spotkaniami w resorcie infrastruktury z naszymi partnerami, przedstawicielami branży zrzeszającej międzynarodowy transport. Praktycznie rzecz biorąc, dzięki tym spotkaniom za każdym razem mogliśmy ustalić dopuszczalne marginesy negocjacyjne. Nasze stanowisko nie było więc zawieszone w próżni, ani nie wynikało tylko z analiz Departamentu Strategii. Tworzyło się ono przede wszystkim w trakcie konsultacji z naszymi partnerami społecznymi. Jak już wspomniałem, każdorazowo dzięki tym spotkaniom ustalaliśmy margines negocjacyjny, linię graniczną, której nie wolno nam było przekroczyć.

Jeśli chodzi o stanowisko przyjęte na posiedzeniu Rady 3 grudnia 2018 r., to ustaliliśmy, że nie możemy zaakceptować wszystkich rozwiązań, szczególnie tych szkodliwych, które w istotny sposób uderzały w branżę międzynarodowego transportu, szczególnie w polskich przedstawicieli tej branży, ale nie tylko, bo te przepisy biją po równo w Litwinów, Estończyków, Finów, Łotyszy, Bułgarów, Rumunów oraz Hiszpanów i Irlandczyków. Gdybyśmy przyjęli te przepisy, pozbawiłoby to nas możliwości ich zaskarżenia, o ile zostaną one ostatecznie przyjęte. Nie moglibyśmy już ich skarżyć do Trybunału Sprawiedliwości. Trudno sobie wyobrazić sytuację, że najpierw zgadzamy się na przyjęcie rozwiązań niekorzystnych dla branży międzynarodowego transportu w znacznej liczbie krajów Unii, a następnie zaskarżamy te przepisy do Trybunału. Byłoby to dzia-

łanie nielogiczne, a poza tym niejako z miejsca pozbawiałoby nas jakichkolwiek szans na pozytywne rozpatrzenie skargi.

Pragnę wyraźnie zaakcentować, że zarówno na posiedzenie Rady 3 grudnia 2018 r., ale także i na wcześniejsze spotkania i debaty udawaliśmy się dobrze przygotowani. Nie było też tak jak w imieniu wnioskodawców przedstawił to poseł Żmijan, że zmienialiśmy nieoczekiwanie negocjatorów itd. Wyjaśniam, że w przypadku Pakietu Mobilności nie ma takiego pojęcia jak negocjator. Można w najlepszym razie mówić o staraniach strony rządowej, ponieważ to, o czym pan mówił, panie przewodniczący, to nie były negocjacje. Odbyła się natomiast debata na temat Pakietu Mobilności. Była ona prowadzona na poziomie Rady Ministrów, czyli na spotkaniach ministrów do spraw transportu krajów Unii Europejskiej. Debata na ten temat toczyła się, ale nie wiadomo, czy została zamknięta, chyba nie, w Komisji Transportu i Turystyki Parlamentu Europejskiego, tzw. komisji TRAN. Debata dotycząca tych kwestii będzie się także toczyć w Parlamencie Europejskim, to będzie trzeci stopień, a na zakończenie ostateczne stanowisko będzie dopiero ustalane w tzw. trilogach.

Wspomniałem już, że na posiedzeniu Rady do Spraw Transportu, które odbyło się 3 grudnia ubiegłego roku, został zgłoszony nasz sprzeciw. Zgłosiliśmy go, ponieważ w naszej ocenie stanowisko Rady legitymizuje działania protekcjonistyczne, uderzające głównie w firmy transportowe z Europy Środkowo-Wschodniej oraz w sektor transportu drogowego państw położonych na zewnętrznych granicach Unii. Przede wszystkim nie mogliśmy się zgodzić na podział międzynarodowego transportu na operację bilateralną, wyłączoną spod delegowania oraz tzw. cross trade, który miał być objęty delegowaniem przy jednoczesnym objęciu kabotażu przepisami delegowania. Negatywne konsekwencje takich regulacji dotkną przede wszystkim gospodarek ograniczonej liczby krajów Unii, ale w dłuższej perspektywie doprowadzą do fragmentaryzacji rynku wewnętrznego. Rozwiązanie to pogłębi także nieuczciwe warunki konkurencji pomiędzy firmami Unii Europejskiej, a firmami spoza krajów Unii. W efekcie zastosowania takiego rozwiązania zdecydowana większość polskich firm zostanie objęta reżimem delegowania.

Nie mogliśmy także poprzeć zupełnego zakazu odbierania w kabinie regularnego tygodniowego odpoczynku. Rozwiązanie to nie jest dostosowane do realiów branży i w naszej ocenie przyniesie efekt odwrotny od zamierzonego. Z uwagi na brak odpowiedniej infrastruktury obniży się komfort pracy i poziom warunków socjalnych kierowców oraz zmniejszy się elastyczność przewoźników w planowaniu operacji.

Chcę w tym miejscu państwa poinformować, że tylko na terenie Republiki Federalnej Niemiec brakuje dziś ok. 30 tysięcy miejsc parkingowych, które odpowiadałyby warunkom zawartym w proponowanych rozwiązaniach. Praktycznie rzecz biorąc, ta decyzja uderza w znacznej mierze w możliwość normalnego funkcjonowania firm transportowych. Po prostu nie jest przygotowana infrastruktura w większości państw Unii Europejskiej, która pozwalałaby w normalny sposób funkcjonować przewoźnikom świadczącym usługi w międzynarodowym transporcie.

Szanowni państwo, nie mogliśmy także zgodzić się na wprowadzenie okresu karencji w wykonaniu przewozów kabotażowych. Wyraźnie określiliśmy, że jest to propozycja, która nakłada areszt na samochody wykorzystywane do międzynarodowego transportu. Byłby to areszt w państwach, w których jest wykonywany, poza krajem, w którym znajduje się siedziba firmy transportowej. Dlaczego mówimy o areszcie? Ponieważ karencja 5, 7 lub 10 dni oznacza nieużywanie danego samochodu do jakiegokolwiek transportu. Nasze twierdzenia i argumenty przedstawiane podczas dyskusji, między innymi w trakcie obrad Rady do Spraw Transportu, wskazywały wyraźnie, że nastąpiło wyraźne odejście od socjalnych, pierwotnych założeń dyrektywy o delegowaniu w transporcie, założeń Pakietu Mobilności, przy okazji których szczególnie w ustach ministrów ze starych krajów Unii pojawiały się argumenty dotyczące przede wszystkim warunków pracy kierowców oraz tzw. nomadyzmu. Często stanowiło to przedmiot wystąpień ministra transportu Republiki Federalnej Niemiec oraz pani minister transportu Republiki Francuskiej, z którymi miałem zresztą okazję wielokrotnie rozmawiać. Problem ewoluował bezpośrednio w kierunku uderzenia w podwaliny ekonomiczne i organizacyjne działalności form przewozowych. Wyraźnie było widać, że teraz celem jest uderzenie w eko-

nomikę prowadzonych operacji transportowych. Jak wspomniałem, takie stanowisko przedstawiały przede wszystkim stare kraje członkowskie Unii Europejskiej.

W tym miejscu pozwolę sobie na krótką refleksję. W czasie ubiegłotygodniowych spotkań, które prowadziliśmy w Brukseli, udało nam się w tej sprawie porozumieć z ministrami transportu Węgier, Bułgarii i Litwy. W tak skonstruowanych czteroosobowych zespołach spotykaliśmy się z najważniejszymi parlamentarzystami unijnymi, jeśli chodzi o procedury parlamentarne. Byli to posłowie sprawozdawcy. Podczas jednego z takich spotkań poseł Ismail Ertug, sprawozdawca, którego sprawozdanie przywołał pan przewodniczący Żmijan, powiedział bezpośrednio, bynajmniej nie w rozmowie face to face, ale w trakcie wielostronnego spotkania, które było przecież protokołowane, że Niemcy nie odstąpią i nie pozwolą na zmianę czegokolwiek w przepisach, dzięki którym będzie można wreszcie zlikwidować tę patologię, dokładnie tak rzecz nazwał, która polega na tym, że 60% rynku przewozów w transporcie drogowym w Niemczech jest przejętych prze firmy spoza Niemiec. Poseł Ertug powiedział wyraźnie, że on i jego koledzy mają już dość. Mam nadzieję, że cytuję wiernie, bo mam świadomość ciężaru tych słów i tej informacji. Poseł Ertug powiedział, że ma już dość wysłuchiwania płaczu niemieckich przedsiębiorców, którzy mówią, że konkurencja z zagranicy w czasie rozstrzygania przetargów w Niemczech składa oferty, których nie są w stanie złożyć niemieccy przedsiębiorcy. Wyraziłem wówczas duże niezadowolenie, że dwa lata wcześniej nie podawano tych argumentów, tylko przedstawiano argumenty socjalne i czysto ludzkie. Twierdzono, że nie ma to nic wspólnego z protekcjonizmem itd. W chwili obecnej narracja jest jednoznaczna. Politycy, którzy mają wpływ na proces legislacyjny, mówią bez ogródek, że bez względu na nasze sprzeciwy przeforsują przepisy, które wreszcie zlikwidują patologię polegającą na tym, że rynek niemiecki czy też inne rynki starych państw Unii Europejskiej są obecnie przejęte przez firmy spoza tych państw.

Szanowni państwo, szczególnie ważne jest zapewnienie właściwych ram regulacyjnych dla wykonywania operacji kabotażu i cross trade, zwłaszcza jeśli się bierze pod uwagę znaczącą pozycję polskich firm na rynku Unii Europejskiej. Według danych Eurostat w 2017 r. polscy przewoźnicy wykonali 64,3% kabotażu ze wszystkich operacji ogółem tego typu na terenie Niemiec, 19% na terenie Francji i 18% we Włoszech. Ministerstwo Infrastruktury realizowało strategię mającą na celu uwzględnienie w możliwie jak największym stopniu interesów polskiego sektora transportu międzynarodowego, polskiej gospodarki oraz konsumentów. Te założenia były wpisane w margines naszej pozycji negocjacyjnej, z którą udawaliśmy się na spotkania i siadaliśmy do rozmów z partnerami.

Wynikiem powyższego były liczne działania podejmowane przez Polskę na forum instytucji Unii Europejskiej, w rozmowach z krajami członkowskimi, w tym z tzw. państwami sojuszu drogowego i z panią Violetą Bulc – komisarz Unii do spraw transportu, która była naszym gościem, jak mam nadzieję państwo doskonale pamiętacie. Gościliśmy panią komisarz na wspólnym posiedzeniu sejmowych komisji z udziałem Komisji Infrastruktury. Spotykaliśmy się także z posłami do Parlamentu Europejskiego. O intensywności spotkań świadczy fakt, że tylko w listopadzie 2018 r. spotkałem się dwukrotnie z ministrem transportu Republiki Federalnej Niemiec. Wcześniej także dość często się spotykaliśmy, ponieważ wychodziłem z założenia, że należy rozmawiać nie tylko z tymi ministrami, którzy reprezentują podobne opinie i tożsame stanowisko, ale należy starać się szukać porozumienia z ministrami, którzy zajmują zupełnie odmienne stanowisko i interesy różne od naszych. Mam na myśli głównie interesy gospodarcze, które znalazły swój wyraz w protekcjonistycznych zapisach Pakietu Mobilności. Odbyłem także spotkania z panią minister transportu Francji oraz z ministrem transportu Danii. Muszę powiedzieć, że czasami były to bardzo przykre przeżycia, niekiedy byliśmy wręcz postponowani, postponowano także naszych przedsiębiorców, formułowano wobec nich nieprawdziwe zarzuty, dopuszczano się nieuczciwych praktyk itd. Staliśmy jednak na stanowisku, że spotkania i rozmowy są potrzebne. Mam nadzieję, że po każdym takim spotkaniu, zgodnie z zasadą, iż kropla drąży skałę, pozostawał w umysłach partnerów osad w postaci przedstawianych przez nas argumentów i wpływało to na kształtowanie się świadomości osób, które wchodziły w skład zespołów reprezentujących poszczególne ministerstwa transportu.

Jeden z potencjalnych scenariuszy dalszego procedowania zakłada, że Pakiet Mobilności zostanie poddany pod głosowanie podczas plenarnej sesji Parlamentu Europejskiego, która odbędzie się w dniach 30–31 stycznia 2019 r., ale zanim przejdę do omówienia tego, co może się wydarzyć, jeszcze kilka zdań na temat naszej aktywności negocjacyjnej. Nasza aktywność pozwoliła na utrzymanie korzystnych rozwiązań i minimalizację niektórych negatywnych propozycji. Przyjęto zharmonizowaną na szczeblu Unii Europejskiej, uproszczoną listę wymogów administracyjnych minimalizującą obciążenia administracyjne dla branży, w tym najbardziej dotkliwe przepisy MiLoG w Niemczech oraz Loi Macron we Francji. Usunięto także zapis nakazujący obowiązek regularnego powrotu pojazdu do państwa siedziby przewoźnika oraz udało się skrócić okres karencji między operacjami kabotażu w tym samym państwie do 5 dni. Niemniej jednak, pomimo pozytywnego rozstrzygnięcia niektórych kwestii, całościowa ocena przyjętego podejścia ogólnego nie mogła być inna niż negatywna ze względu na dyskryminacyjny charakter kluczowych przepisów. Takie stanowisko nie jest naszą porażką. Szanowni państwo, można zadać pytanie czy Irlandczycy, Bułgarzy, Litwini, Łotysze i Belgowie też ponieśli klęskę? Odpowiedź brzmi nie. Klęskę, jeśli już, to ponieśli przede wszystkim przewoźnicy z sektora międzynarodowego transportu operujący na terenie Unii Europejskiej.

Pamiętam rozmowę z ministrem transportu Hiszpanii w poprzednim rządzie. Stanowisko Hiszpanii jako kraju uległo w tej kwestii zmianie, ponieważ jak państwo wiecie zmienił się tam rząd. Dziś rządzą socjaliści. Kiedy jednak rozmawiałem z poprzednim ministrem transportu Hiszpanii, to on przekonywał mnie, chociaż absolutnie nie musiał, że wszystkie negatywne rozwiązania bijące w polskie firmy w równym stopniu uderzają w firmy hiszpańskie. To jest zresztą argument, na marginesie mówiąc, którym będziemy się posługiwać w dalszej narracji podczas planowanych kolejnych spotkań z unijnymi partnerami. Nie jest zatem uprawnione postawienie tezy, że jakoby strona polska nie wynegocjowała korzystnego stanowiska dla polskich firm transportowych. Mam nadzieję, że moją ocenę potwierdzą w tym zakresie nasi partnerzy, przedstawiciele branży międzynarodowego transportu drogowego. Te proponowane przepisy i rozstrzygnięcia uderzają w cały międzynarodowy transport na terenie Unii. Chcę państwu powiedzieć, że jeśli chodzi o firmy niemieckie, to nigdy nie udało mi się na przykład uzyskać odpowiedzi od ministra Andreasa Scheuera na pytanie: Co mówią twoi przedsiębiorcy niezadowoleni z tychże przepisów? Warto podkreślić, że część dużych niemieckich przedsiębiorców, zwłaszcza tych, którzy realizują zadania poza Republiką Federalną Niemiec, także negatywnie ocenia proponowane zmiany w przepisach.

Przed tygodniem Komisja Transportu i Turystyki Parlamentu Europejskiego głosowała nad projektami trzech sprawozdań, które wchodzą w skład Pakietu Mobilności. W całości zostały odrzucone sprawozdania autorstwa dwojga posłów: Merji Kyllonen w sprawie delegowania pracowników oraz Wima van de Campa w sprawie czasu odpoczynku i tachografów. Trzecie sprawozdanie, europosła Ismaila Ertuga na temat dostępu do zawodu przewoźnika drogowego i do rynku przewozów rzeczy, zostało przyjęte, zresztą ku zaskoczeniu wielu. Takiego rozwiązania praktycznie nikt się nie spodziewał, tym bardziej dziwi dość znaczna przewaga głosów w Komisji Europejskiej zwolenników przyjęcia tego sprawozdania.

Odrzucenie sprawozdania Merji Kyllonen odnotowujemy z zadowoleniem. Było ono oparte na zapisach podejścia ogólnego Rady przyjętego 3 grudnia 2018 r., które zostały zakwestionowane przez 9 państw członkowskich Unii, w tym Polskę. Jesteśmy także zadowoleni z odrzucenia sprawozdania Wima van de Campa, którego zapisy nie uwzględniały realiów branży transportu drogowego, w tym m.in. w zakresie braków odpowiedniej infrastruktury umożliwiającej odbieranie tygodniowego odpoczynku poza kabiną pojazdu.

Mój stały kontakt z polskimi posłami do Parlamentu Europejskiego, jak również rozmowy z kluczowymi posłami w tym parlamencie, przeprowadzone w przededniu głosowania wspólnie z ministrami transportu Bułgarii, Litwy i Węgier, o tym już dziś wspominałem, przyczyniły się, przynajmniej mam taką nadzieję, do zablokowania najbardziej niekorzystnych rozwiązań. W Komisji Transportu przyjęto jednak niekorzystne przepisy, z naszego punktu widzenia, które zaproponował poseł Ertug. Ograniczają one okres

kabotażu z 7 do 3 dni. Po tym terminie ma następować 60-godzinny okres karencji, tzw. aresztowanie pojazdu, połączony z obowiązkiem powrotu pojazdu do państwa siedziby.

Co w tym jest najbardziej istotne? Otóż mam wrażenie, że przedstawiciel wnioskodawców, poseł Żmijan, zapomniał albo nie zadał sobie trudu, aby sprawdzić, jak wyglądał rozkład głosów w Komisji Transportu. Zwracam uwagę, że głosowali europosłowie, przedstawiciele konkretnych grup parlamentarnych. W tej sytuacji bardzo proszę, aby pytania kierować do europosłów, którzy głosowali za przyjęciem sprawozdania Ertuga. Pozostawiając jednak na boku kwestie polityczne i ocenę stanowiska poszczególnych grup parlamentarnych, chciałbym zwrócić państwa uwagę na fakt, że rozwiązania przyjęte w sprawozdaniu posła Ertuga tak naprawdę dają przywileje w transporcie na terenie Unii przewoźnikom spoza Unii, którzy świadczą tego rodzaju usługi. Według ocen specjalistów szczególnie uprzywilejowaną pozycję uzyskają firmy transportowe z Turcji. Proszę to potraktować jako uwagę na marginesie.

Jednym z najbardziej problematycznych nowych zapisów jest przywołanie tzw. rozporządzenia Rzym I, jako właściwego do określenia m.in. stosowania prawa krajowego państwa przyjmującego w zakresie umownych relacji pracodawca – pracownik, co może spowodować chaos prawny z uwagi na niedostosowanie zapisów tego aktu do wysokiej mobilności pracowników w sektorze transportu. Nikt oczywiście nie zabraniał sprawozdawcom wpisania takich rozwiązań prawnych, które można odnieść do zapisów rozporządzenia Rzym I, ale procedury, które towarzyszyły przygotowaniu i przyjęciu sprawozdań niebezpiecznie przesunęły się w kierunku szarej strefy legislacyjnej Parlamentu Europejskiego. Wspomniane określenie „szara strefa" to pokłosie moich rozmów toczonych w Brukseli z europarlamentarzystami. Wszystko co się działo w ostatnich dniach w Komisji TRAN, od czasu publikowania sprawozdań, czyli od 19 grudnia 2018 r., do czasu ich głosowania w ubiegły czwartek, śmiało można określić jako szarą strefę legislacyjną. Chodzi o to, że nie określono przepisów dotyczących procedur, natomiast przewodnicząca komisji i wszyscy, którzy forsowali nowe zapisy, bazowali przede wszystkim na interpretacji przepisów. Mówię o tym dlatego, żebyście państwo mieli pełną świadomość tego, w jaki sposób procedowane są przepisy unijne. W tym przypadku mieliśmy do czynienia z jednymi z najtrudniejszych regulacji, które spowodowały wyraźne pęknięcie wśród posłów.

Świadectwem wspomnianego pęknięcia jest chociażby fakt, że po posiedzeniu Komisji TRAN odbyło się spotkanie koordynatorów, na którym miano określić dalsze procedury. Po spotkaniu koordynatorów byłem umówiony na rozmowę z panem przewodniczącym Teličką, żeby wspólnie z kolegami ministrami z innych krajów pozyskać wiedzę na temat dalszych działań. Poseł Pavel Telička, bardzo wzburzony, powiedział nam, że nie pamięta, aby spotkanie koordynatorów odbywało się kiedykolwiek w takiej atmosferze, żeby towarzyszyły mu takie emocje. Nie powiedział wprawdzie wprost, że doszło do ostrej kłótni, ale można to było wywnioskować z jego słów. Okazało się, że niczego nie ustalono. Nie przyjęto żadnej daty ani żadnych procedur, jeśli chodzi o proces przyjmowania tych przepisów.

Przyjęcie sprawozdania posła Ertuga może w praktyce oznaczać poważne ograniczenie w dostępie do rynku Unii Europejskiej przez polskich przewoźników. Będą oni musieli rozpoczynać przewozy z Polski, bo w innym przypadku narażą się na ryzyko utraty zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego i licencję wspólnotową. Poważne wątpliwości budzi także obowiązek umieszczenia w rejestrze Europejskiego Stowarzyszenia Przedsiębiorców Transportu Drogowego umów o pracę kierowców z okresu ostatnich 6 miesięcy. Ministerstwo Infrastruktury zdecydowanie sprzeciwiało się przyjęciu kluczowych poprawek zawartych w raporcie posła Ismaila Ertuga. Poseł Ertug jest w Parlamencie Europejskim przedstawicielem niemieckich socjalistów. Byliśmy świadomi szkodliwości proponowanych rozwiązań i dlatego wnosiliśmy o ich odrzucenie. Jeśli jednak zostałyby przyjęte niekorzystne rozwiązania dla polskich przewoźników, wówczas resort infrastruktury, w porozumieniu ze stroną społeczną, rozważy przygotowanie środków krajowych łagodzących spodziewany negatywny wpływ legislacji Unii Europejskiej.

W tej chwili chciałbym krótko przedstawić, jak mogą wyglądać ewentualne dalsze działania. Głosowanie w Komisji Transportu i Turystyki Parlamentu Europejskiego, które odbyło się w ubiegłym tygodniu, 10 stycznia 2019 r., nie zakończyło jeszcze prac nad tymi regulacjami. Dalsza procedura i harmonogram prac nie są jeszcze ustalone. Można chyba nawet powiedzieć, że są one nieprzewidywalne. Powtórzę raz jeszcze, że w chwili obecnej, jeśli chodzi o dyrektywę dotyczącą delegowania w transporcie i o Pakiet Mobilności, to Parlament Europejski porusza się w szarej strefie legislacyjnej i mówię to z pełną odpowiedzialnością za słowo. Jeden z potencjalnych scenariuszy dalszego procedowania zakłada, że Pakiet zostanie poddany pod głosowanie podczas sesji plenarnej Parlamentu Europejskiego w dniach 30–31 stycznia 2019 r., wraz z możliwością modyfikacji zapisów. Decyzje odnośnie do dalszych losów Pakietu powinny zapaść w przyszłym tygodniu. Wspomniany już pan przewodniczący Telička zapewniał mnie i moich kolegów ministrów, że decyzje zostaną podjęte w pierwszej części tego tygodnia. To, że ich nadal nie ma, potwierdza tylko bardzo duży chaos i głębokie pęknięcie, jeśli chodzi o pracę w łonie Parlamentu Europejskiego i w Komisji TRAN.

Niezależnie od przyjętego scenariusza Ministerstwo Infrastruktury będzie kontynuowało działania zmierzające do określenia korzystnych zasad funkcjonowania polskiego sektora transportu drogowego. Będziemy sprzeciwiać się protekcjonistycznym i restrykcyjnym zapisom ograniczającym wykonywanie przewozów przez polskie firmy, zarówno na etapie prac nad stanowiskiem Parlamentu Europejskiego, jak również na kolejnym etapie negocjacji w tzw. trilogach, czyli w trakcie rozmów trójstronnych prowadzonych pomiędzy Radą, Parlamentem i Komisją. Jednocześnie, gdyby okazało się, że stanowisko Parlamentu Europejskiego nie zostanie przyjęte na sesji plenarnej w dniach 30–31 stycznia, planuję osobisty udział w tej sesji i rozmowy z posłami, gdyby jednak nie udało się uzyskać kompromisu, także podczas trilogu, przed zakończeniem prac obecnej kadencji, to najprawdopodobniej dalsze prace zostaną zatrzymane do momentu ukonstytuowania się nowego Parlamentu Europejskiego.

Taka sytuacja spowodowałaby oczywiście znaczące opóźnienie tych prac. Coraz więcej państw zaczyna działać w świetle presji czasowej związanej z wyborami do nowego Parlamentu Europejskiego. Tego rodzaju presja nie sprzyja oczywiście wypracowaniu zrównoważonych zapisów i dlatego kraje zaczynają się poważnie zastanawiać, czy nie byłoby korzystniejszym rozwiązaniem przełożenie prac nad tym skomplikowanym aktem, dzielącym państwa i posłów, na przyszłą kadencję Parlamentu. Taki scenariusz, pomimo preferencji dla szybkiego przyjęcia nowych, korzystnych rozwiązań na szczeblu Unii, jest rozważany przez Polskę w coraz większym stopniu. Jeśli zostałyby wynegocjowane rozwiązania niekorzystne dla naszego kraju, to jak już mówiłem, rozważamy ich zaskarżenie do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Byłaby to kontynuacja naszych działań, gdyż Polska już skierowała skargę do Trybunału w dniu 3 października 2018 r. Jej przedmiotem jest stwierdzenie nieważności wybranych artykułów dyrektywy dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług. Polska sprzeciwia się objęciu zakresem dyrektywy sektora transportu drogowego z uwagi na przyjętą podstawę prawną aktu.

Jeśli chodzi o to, jak proponowane rozwiązania wpływają na sytuację przewoźników w międzynarodowym transporcie drogowym, to wydaje mi się, że najlepiej usłyszymy o tym w dalszej części posiedzenia bezpośrednio od przedstawicieli branży. Ja chciałbym natomiast odnieść się do zarzutu braku elastyczności w negocjacjach, a nawet braku przygotowania do negocjacji. Żeby obalić te oskarżenia, powiem państwu o kilku naszych ustaleniach, o pewnych marginesach, które przyjmowaliśmy jako graniczne lub możliwe do ruszenia na przestrzeni zaledwie ostatnich miesięcy. W grę wchodziłoby około półtora roku. Jeśli chodzi o *lex specialis*, to najpierw mieliśmy barierę 15 dni derogacji, później 10 dni derogacji, następnie zaś 7 dni w transporcie międzynarodowym. Jeżeli chodzi o kabotaż, to pierwotnie w marginesy negocjacyjne mieliśmy wpisane 10 dni derogacji, a później 5 dni. Jeśli chodzi o powrót kierowcy do domu, to z 8 tygodni schodziliśmy kolejno na 6 tygodni, a później 4 do 3 tygodni. Ważne jest i chcę to raz jeszcze powtórzyć, iż zmiany wynikały między innymi albo w szczególności ze stanowiska branży. Przed rokiem przyjęliśmy bowiem zasadę, że nie można w negocjacjach nie być elastycznym,

że nie można reprezentować tylko twardego stanowiska. Przede wszystkim trzeba szukać kompromisu i my tego kompromisu poszukiwaliśmy.

Jeśli chodzi o tachografy, to przy ich okazji mamy kolejny olbrzymi problem uderzający przede wszystkim finansowo w przedsiębiorców. Pierwotnie ustalaliśmy wprowadzenie inteligentnych tachografów na 2034 r. Na tę datę zgodziła się część państw, z którymi na ten temat rozmawialiśmy. Później stopniowo modyfikowaliśmy stanowisko i przyjmowaliśmy rok 2030, następnie 2028, a ostatecznie stanęło na roku 2024. Ministrowi transportu Republiki Federalnej Niemiec zaproponowałem przyjęcie rozwiązania, na którym bardzo mi zależało. Taką samą propozycję złożyłem pani minister transportu Francji. Chodziło o to, abyśmy przyjęli rok 2024, ale zależało nam na jednoczesnym utrzymaniu derogacji na poziomie 7 dni w transporcie międzynarodowym, a szczególnie na tym, aby nie dokonywać podziału międzynarodowego transportu na bilateralny i cross trade. W toczonych rozmowach naprawdę wykorzystywaliśmy różne warianty i wszystkie możliwości.

Wnioskodawcy domagają się informacji na temat naszej aktywności oraz organizacji spotkań i rozmów z partnerami. Szanowni państwo, nie jest prawdą, że wcześniej jakoby nie angażowałem się w proces rozmów, debat, spotkań i dyskusji, których celem było wypracowanie najkorzystniejszych rozwiązań dla międzynarodowego transportu w Europie z uwzględnieniem m.in. interesów polskich firm. Jest to nieprawda. Przypomnę, że Pakiet Mobilności został w Parlamencie Europejskim zaprezentowany 31 maja 2017 r. W tym samym dniu resort infrastruktury zorganizował w Parlamencie Europejskim seminarium, na którym przedstawiliśmy wstępne wyniki prac badawczych zespołu naukowców z Uniwersytetu Gdańskiego, którzy współpracowali z naszym ministerstwem. Przypominam, że rzecz działa się w maju 2017 r. Z przedstawionych wyników badań wynikało, że rozwiązania zaproponowane przez Komisję będą miały negatywny wpływ na przewoźników, a szerzej na gospodarkę Unii Europejskiej. Jeszcze wcześniej postanowiliśmy przygotować raport poświęcony negatywnemu wpływowi tych rozwiązań na międzynarodowy transport. Żeby uniknąć pomówienia, że wyłącznie korzystamy ze wsparcia środowisk naukowych zainteresowanego państwa, a więc ich opinia mogłaby w jakieś mierze być subiektywna, zleciliśmy opracowanie raportu wybitnym znawcom przedmiotu z Polski, Niemiec i Francji. Z każdego kraju w pracach nad raportem uczestniczył ekspert z tytułem profesora. Przygotowane przez nich raporty posłużyły do tego, aby nasze werbalne argumenty przedstawiane w czasie debat i spotkań podbudować profesjonalną analizą.

Szanowni państwo, na przestrzeni lat 2017–2018, praktycznie rzecz biorąc, spotkałem się chyba ze wszystkimi ministrami transportu krajów Unii Europejskiej. Z wieloma z nich kilkukrotnie, a z niektórymi spotkania odbywały się z częstotliwością raz na miesiąc. Co ciekawe, podczas tych spotkań, które miały różnoraki charakter, zawsze poruszano zagadnienie Pakietu Mobilności. Jeśli w agendzie spotkania ministrów transportu krajów Unii nie była ta tematyka ujęta, to pojawiała się ona w rozmowach bilateralnych, toczonych poza głównym nurtem spotkania. O Pakiecie Mobilności zawsze się rozmawiało. Odbyłem także wiele spotkań z eurodeputowanymi i nie byli to tylko polscy posłowie do Parlamentu Europejskiego.

Skoro już jestem przy polskich eurodeputowanych, to chcę państwu powiedzieć, że zauważyłem, iż bez względu na grupy parlamentarne, do których na co dzień należą, pracują oni przede wszystkim mając na uwadze interesy polskich przedsiębiorców działających w transporcie międzynarodowym. Dlatego nasza aktywność koncentrowała się na rozmowach z kluczowymi posłami, którzy przygotowywali sprawozdania dla komisji. Z posłem Ismailem Ertugiem, który jest autorem raportu, moim zdaniem szkodliwego dla branży i przez jej większość tak ocenianego, spotkałem się w latach 2017–2018 cztery lub pięć razy. Za każdym razem starałem się mu tłumaczyć, jaki wpływ mają rozwiązania zaproponowane w Pakiecie Mobilności, ale wówczas jego sprawozdanie nie było jeszcze znane ani nawet gotowe, więc nie odnosiliśmy się, siłą rzeczy, do końcowych efektów jego pracy.

Moi koledzy, ministrowie transportu z innych krajów Unii, także spotykali się z tymi samymi europosłami i sprawozdawcami, ponieważ dzieliliśmy się pracą. Koledzy mini-

strowie użyli tych samych argumentów i w przypadku pana posła Ertuga dokonaliśmy oceny, iż jest to osoba, której praktycznie do niczego nie można przekonać. Wiele razy spotykaliśmy się również z panią komisarz Violetą Bulc, przy okazji różnych wydarzeń w Brukseli lub Strasburgu. Za każdym razem rozmowy przebiegały podobnie. Pani komisarz Bulc namawiała nas do znalezienia kompromisu, a my z kolei oczekiwaliśmy przyspieszenia procedowania. W czerwcu ubiegłego roku wydawało się, że mogą zostać przyjęte korzystne rozwiązania, oczywiście kompromisowe, które zadowolą wszystkie strony, ale wówczas – od lipca – prezydencja austriacka blokowała możliwości dalszego procedowania, aby móc w konsekwencji doprowadzić do przyjęcia podejścia ogólnego 3 grudnia 2018 r.

Chciałbym jeszcze państwa poinformować, jak naprawdę wygląda rzeczywistość związana z procedowaniem nad tym przepisami. Kiedy 3 grudnia 2018 r. zebrała się Rada Ministrów do spraw transportu krajów Unii Europejskiej, dopiero wtedy poznaliśmy stanowisko prezydencji austriackiej, która skorzystała ze swoich prerogatyw i ustaliła, jakie rozwiązania będą zawarte w podejściu ogólnym. Czyli nie było tak, że każde z rozwiązań stanowiło przedmiot debaty i wymagało akceptacji lub odrzucenia przez państwo członkowskie. Podejście ogólne, czyli zbiór rozwiązań i przepisów, które w imieniu wnioskodawców przewodniczący Żmijan nazwał klęską polskiego rządu, przygotowała prezydencja austriacka. Te rozwiązania zostały położone na stole 3 grudnia. Oczywiście, uwzględniały one oczekiwania Niemiec i Francji. Od niemieckiego ministra Andreasa Scheuera otrzymałem informację, a było to bodaj dwa lub trzy tygodnie przed podejściem ogólnym, na spotkaniu w Berlinie, bo uznałem, że trzeba drążyć skałę i wówczas minister mi powiedział, że czegokolwiek byśmy nie zrobili, to i tak w podejściu ogólnym znajdą się takie rozwiązania, że Austriacy tak je przygotują, iż w zasadzie niczego ono już nie zmieni, a na pewno nie spełni naszych postulatów. Taki był mniej więcej sens słów ministra Scheuera. Wszystko mamy oczywiście zaprotokołowane.

W podejściu ogólnym pojawił się jeden materiał, który stał się kanwą do późniejszych opinii. Można powiedzieć, że podejście ogólne było autorską propozycją prezydencji austriackiej, mimo że miesiąc wcześniej rozmawiałem na ten temat chyba półtorej godziny z panem ministrem transportu Republiki Austrii, nie tylko zresztą ja, takie rozmowy prowadziło wielu innych ministrów transportu. Staraliśmy się, aby nasze argumenty, przedstawiane przez grupę państw podobnie myślących, tzw. like-minded, nie odbiegały daleko od siebie, a w zasadzie żeby były tożsame. Mimo podejmowanych prób przekonania strony austriackiej, położyła ona na stół projekt podejścia ogólnego w takiej, a nie innej formie. Każde z państw mogło wyrazić na ten temat swoją opinię, a na końcu, o godzinie 22.00 prezydencja zadała kluczowe pytanie, tzn. kto się sprzeciwia ostatecznej wersji podejścia ogólnego? Jak już powiedziałem, z przyczyn podanych wcześniej i zachowując pełną świadomość skutków tego rodzaju działań, Polska i 8 innych krajów Unii wyraziły sprzeciw.

Szanowni państwo, mamy określony plan działań na przyszłość i staramy się elastycznie formować harmonogram kolejnych inicjatyw. Jesteśmy umówieni z ministrami transportu z wielu krajów Unii, z tzw. grupy like-minded, że jeśli tylko pojawią się jakieś określone informacje na temat tego, co dalej, według jakich procedur albo według jakiego harmonogramu będą przebiegały prace nad Pakietem Mobilności, będziemy reagować zgodnie z przygotowanym scenariuszem szybkich działań. Postaraliśmy się dokonać podziału ról, aby kolejni ministrowie nie powielali swoich działań. Każdy z nas bierze na siebie określone obowiązki. Dotyczą one zwłaszcza spotkań i rozmów z eurodeputowanymi, a także z ministrami transportu innych krajów Unii, szczególnie tych, które tworzą Porozumienie Paryskie. Wiodącą rolę odgrywają w nim Niemcy i Francuzi.

To na razie tyle z mojej strony. Proszę mi wybaczyć przydługie wystąpienie, ale nie można było pominąć istotnych elementów, ważnych aspektów różnorakich działań, które jak powiedziałem, podejmowaliśmy od 2017 r., a praktycznie już od roku 2016, bo przecież przepisy Loi Macron i przepisy MiLoG-u także stanowiły przedmiot naszego zainteresowania. Zależało nam na tym, aby te przepisy zostały wyrugowane z przestrzeni prawnej Niemiec i Francji. Przypomnę w tym miejscu, że sąd landowy w Republice Federalnej Niemiec uznał restrykcyjne przepisy wymierzone w firmy zajmujące się międzyna-

rodowym transportem drogowym za niezgodne z art. 56 Traktatu Unii Europejskiej. Sąd stwierdził, że są to przepisy protekcjonistyczne, które w nieuprawniony sposób chronią rynek niemiecki przed wolną konkurencją ze strony firm pochodzących z innych państw członkowskich Unii Europejskiej. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, panie ministrze, za niezwykle wyczerpującą wypowiedź, która naświetliła sytuację z punktu widzenia drugiej strony. Komisja Infrastruktury bardzo interesuje się tą tematyką i to jest normalne. Chcemy, aby wszystko było transparentne i jesteśmy m.in. po to, aby na naszym forum wyjaśnić sobie wszystkie sprawy, o których mówił pan minister i do których odnosili się wnioskodawcy, i to bez zbędnych złośliwości. Podkreślam ostatnie słowa – bez zbędnych złośliwości.

W Europie, w Unii mamy określoną sytuację. Prawdopodobnie Unia budżet na nową perspektywę będzie ustalała dopiero po wyborach do Parlamentu Europejskiego wyznaczonych na 26 maja tego roku. Mamy wiele do przemyślenia i wiele do zrobienia. Dzisiaj w centrum naszej uwagi znajdują się firmy transportowe. To ich szczególnie interesuje poruszana tematyka. Jesteśmy dumni z tego, co tym firmom udało się w Europie osiągnąć. Mam nadzieję, że wszyscy bez złośliwości będziemy teraz dyskutować i zastanawiać się nad tym, co jeszcze można zrobić, jak pomóc polskim przedsiębiorcom.

Widzę pierwsze zgłoszenia do dyskusji. Otwieram debatę. Pan przewodniczący Olszewski, bardzo proszę. Później pan minister Grabarczyk i pan poseł Suchoń. Tak wygląda pierwsza trójka mówców. Proszę, panie pośle.

Poseł Paweł Olszewski (PO-KO):

Panie ministrze, szanowni państwo, jeśli chodzi o międzynarodowy transport drogowy, to problem, który został wygenerowany w Niemczech, a następnie rozlał się na resztę Europy, jest w dużej mierze wynikiem sukcesu polskiej branży transportowej i chyba wszyscy doskonale sobie z tego zdajemy sprawę. Niemniej muszę odnieść się przede wszystkim do pierwszych słów pana ministra Adamczyka, który zarzucił poprzedniemu rządowi, iż ten nie wykazał się aktywnością, kiedy problem się pojawił. Prawda wygląda tak, że ówczesna pani premier Ewa Kopacz była żywotnie zainteresowana tą kwestią, o czym świadczą podejmowane przez nią czynności, kiedy na przykład dała zielone światło i skłoniła ministra do spraw europejskich Rafała Trzaskowskiego, żeby prowadził w tej sprawie rozmowy z naszymi europejskimi partnerami. Kiedy ja byłem wiceministrem, również odbywałem spotkania, wspólnie z ministrem Trzaskowskim, z partnerami z krajów Unii. Aktywna w tej sferze była również pani wiceminister Wasiak i dlatego uważam, że sformułowanie użyte przez ministra Adamczyka było wysoce nieuzasadnione, chociaż bezsprzecznym pozostaje fakt, że sytuacja od samego początku była skomplikowana. Stanowiska Niemiec i Francji były bardzo sztywne, bardzo silnie działało lobby na poziomie europejskim itd.

Daleki jestem od oceniania bezpośredniego zaangażowania pana ministra Adamczyka, ponieważ jestem przekonany, że prowadzi on w dobrej wierze działania, rozmowy i negocjacje w ramach Unii Europejskiej, z członkami Komisji Europejskiej i europosłami. Nie sposób jednak nie zauważyć, że po 2015 r., kiedy pan minister Adamczyk objął rządy w resorcie, relacje Polski z Unią Europejską i nasza pozycja w Unii uległy diametralnej zmianie. O ile wcześniej byliśmy w stanie prowadzić partnerski, przyjacielski dialog w imię ochrony interesów naszych przewoźników, ale nie tylko, o tyle obecnie i na przestrzeni trzech ostatnich lat relacje rządu polskiego z instytucjami unijnymi nabrały charakteru konfrontacyjnego. Nie mam na myśli pana ministra Adamczyka, ale innych członków gabinetu. Powoduje to, że Ministerstwo Infrastruktury ma utrudnione zadanie w negocjacjach. Stan naszych stosunków z Unią z pewnością nie pomaga panu ministrowi w rozwiązaniu problemu dotyczącego przewoźników. Akurat z tego powodu współczuję panu ministrowi. Z tego, co mi wiadomo, a przecież prowadzimy także rozmowy z naszymi europejskimi partnerami, skłonność do dialogu z Polską ze strony innych krajów Unii, w świetle ostatnich wielokrotnych ataków naszego rządu na instytucje unijne, jest bardzo zredukowana.

W związku z tym chciałbym zadać panu ministrowi pytanie. Zdaje się, że polski rząd w czasie spotkań na różnych forach unijnych, mam na myśli Ministerstwo Spraw Zagranicznych, nawet ani razu nie zająknął się na temat kwestii dotyczących polskich przewoźników. Tymczasem sytuacja wygląda tak, że dialog, dyskusja, a w konsekwencji presja, jaką chcemy wywrzeć na instytucje unijne, powinna być prowadzona wielopłaszczyznowo. Wszędzie tam, gdzie na arenie unijnej pojawia się nasz premier, gdzie pojawia się minister spraw zagranicznych lub minister infrastruktury, każdy z nich powinien mieć w agendzie swoich zainteresowań problem dotyczący przyszłości przewoźników. Niestety, ale odnoszę wrażenie, że tylko minister odpowiedzialny za sprawy transportu jest tym zagadnieniem zainteresowany. Sytuacja ogólnopolityczna i radykalne osłabienie pozycji Polski w strukturach unijnych sprawia, że Ministerstwo Infrastruktury – mimo najlepszych chęci – samo sobie nie poradzi. Resort nie posiada ku temu wystarczającej siły, a utrzymywanie się obecnej sytuacji sprawi, że może nam się nie udać zgromadzenie wokół siebie większości, która mogłaby skutecznie pomóc polskim przewoźnikom, którzy odnieśli sukces na rynku europejskim, ale teraz przyszło im zapłacić za to cenę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan minister, bardzo proszę.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Dziękuję. Bardzo krótko odniosę się do mojego wstępu. Wyraźnie podkreśliłem, że na początkowym etapie, kiedy tylko pojawiły się w Niemczech przepisy MiLoG, moim zdaniem – i jest to opinia, którą prezentowaliśmy w trakcie debat parlamentarnych i obrad Komisji Infrastruktury – zabrakło determinacji w działaniu ze strony szefów rządów. Ta sprawa powinna zostać wówczas bardzo twardo postawiona przez kierownictwo rządu Rzeczypospolitej. Doskonale pamiętam spotkania pana ministra Kosiniaka-Kamysza z jego odpowiedniczką, minister pracy Republiki Federalnej Niemiec, która tego samego dnia, zaraz po spotkaniu z polskim ministrem, na jednym z partyjnych wieców, bodaj było to Hamburgu, powiedziała, że Niemcy nie odejdą od MiLoG nawet na krok. Tak to wtedy wyglądało. Aktywność naszych ministrów była znaczna, ale faktyczne decyzje zapadały na poziomie szefów rządów, a nie na poziomie poszczególnych resortów. Tylko to miałem na myśli, panie przewodniczący.

Jeżeli chodzi o rolę Ministerstwa Spraw Zagranicznych, to chcę zwrócić uwagę, że w moim wystąpieniu nie odnosiłem się do roli MSZ. Skoncentrowałem się wyłącznie na wniosku i pytaniach postawionych przez wnioskodawców. Na marginesie mówiąc, nie uwzględnili oni we wniosku w ogóle roli Ministerstwa Spraw Zagranicznych. W tym miejscu muszę jednak powiedzieć jasno i wyraźnie, że nasze działania nie byłyby możliwe bez wsparcia resortu spraw zagranicznych. Otrzymywaliśmy je i nadal je otrzymujemy. Skuteczna praca byłaby niemożliwa bez zaangażowania pana ministra Konrada Szymańskiego, bez zaangażowania ambasady polskiej w Brukseli, bez pomocy ze strony zastępcy ambasadora, pana radcy ministra Sebastiana Barkowskiego, który bardzo aktywnie współpracuje na co dzień z naszą grupą roboczą. Myślę, że przedstawiciele strony społecznej potwierdzą, iż wsparcie Ministerstwa Spraw Zagranicznych w różnej formule jest duże i bezapelacyjnie przynosi efekty.

W wystąpieniu pana posła pojawił się wątek konfrontacji z Unią. Panie przewodniczący, gdybyśmy rzeczywiście mieli konfrontacyjne relacje z państwami Unii Europejskiej, to czy minister transportu Republiki Francji przyjęłaby zaproszenie od ministra infrastruktury Rzeczypospolitej Polskiej i czy przyjechałaby do Warszawy na spotkanie poświęcone Pakietowi Mobilności? Pani minister tymczasem do nas przyjechała, spędziliśmy dużo czasu, rozważając bardzo szczegółowo poszczególne zapisy, a pamiętajmy, że to przecież Francja jest jednym z liderów i inspiratorów rozwiązań, które zostały zawarte w Pakiecie Mobilności i są zawierane w kolejnych dokumentach. Gdyby faktycznie między nami panowała konfrontacyjna atmosfera, gdyby miała miejsce izolacja Polski, jak zdaje się pan sugerować, to chyba nie dochodziłoby do moich spotkań z wieloma ministra krajów Unii. Po prostu odmówiliby i spotkanie nie doszłoby do skutku. Taka sytuacja zdarzyła się chyba tylko raz, natomiast dla równowagi podam, że minister transportu Austrii, mimo że jego kraj sprawuje prezydencję i zwykle tego się nie

praktykuje w takich sytuacjach, poświęcił nam bardzo dużo czasu na rozmowę w Grazu. Miało to miejsce podczas zupełnie innego wydarzenia, ale rozmawialiśmy na tyle długo, że mogłem spokojnie przedstawić wszystkie argumenty naszej strony.

Jeśli chodzi o kwestię szukania przez Polskę większości, przy okazji dziękuję panu przewodniczącemu za to określenie, to należy podkreślić, że dzisiaj gospodarzem w interesującym nas obszarze jest Parlament Europejski, europosłowie i grupy polityczne. Właściwie postawione pytanie brzmi: Czy my jesteśmy w stanie wpłynąć na socjalistów? Ich przedstawicielem jest właśnie Ismail Ertug, niemiecki europoseł, mimo obco brzmiącego imienia i nazwiska. Poseł Ertug urodził się i wychował w Niemczech. Czy uda się przekonać socjalistów do zmiany zdania? Czy naszym europosłom uda się znaleźć poparcie dla stanowiska Polski w tych grupach politycznych, w których funkcjonują na co dzień? Tak brzmią zasadnicze pytania. Nad tymi kwestiami pracujemy i tego dotyczy strategia naszych dalszych działań.

Nie chciałbym pauperyzować zagadnienia ani go deprecjonować, ale zwróćcie państwo uwagę, że to jest mniej więcej tak, jakbym na przykład próbował przekonać Stanisława Żmijana do wspólnego ze mną głosowania nad jakimś ważnym projektem ustawy, żeby poseł Żmijan zagłosował tak jak my chcemy, a nie jak chce jego partia. Dziękuję bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Panie ministrze, bardzo często tak się zdarza. Nie rozumiem tego porównania.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Szanowni państwo, kontynuujemy dyskusję. Pan poseł Cezary Grabarczyk, proszę bardzo.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO-KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, tak naprawdę w tym wszystkim chodzi o efekty prowadzonej polityki. Pan minister dość barwnie i wyczerpująco, chociaż chyba nie czujemy się wyczerpani, opowiedział nam co robił i z kim rozmawiał. My jednak pytamy przede wszystkim o efekty, a te są oczywiste. Mamy w tej chwili nowe zasady prowadzenia działalności transportowej w krajach członkowskich Unii Europejskiej. Wszystko wskazuje na to, panie ministrze, że nie jest pan w stanie zmienić tego, co zostało przyjęte w sprawozdaniu. Pytania, które się w tej sytuacji nasuwają, dotyczą skuteczności pańskiego działania, o którym pan tyle opowiadał.

Mógłbym być złośliwy, ale pan przewodniczący prosił, żeby debatę prowadzić bez złośliwości. Zapytam zatem tylko, gdzie jest w tym momencie wasze słynne wstawanie z kolan? Dzisiaj pojawiają się propozycje, które są trudne do przyjęcia dla naszej branży transportowej, będącej przecież mocarzem w przewozach kabotażowych. Mamy 31% udziałów w rynku tych przewozów i z roku na rok zyskiwaliśmy kolejne 1% lub 2% udziałów. Na sali są obecni przedstawiciele branży, którzy, jak przypuszczam, liczyli, że usłyszą od pana ministra, jakie ma pan asy w rękawie. Niestety, ale nic na ten temat nie usłyszeliśmy, natomiast słyszeliśmy dużo o wielu spotkaniach. Zabrakło jednak informacji, w jaki sposób zamierza pan doprowadzić do sytuacji, w której być może tylko opóźni się wprowadzenie nowych regulacji, ale co najważniejsze – dokona się zmiana proponowanych zasad.

Przedłożone propozycje dotyczące limitu kabotażu, ograniczenia do 3 dni, 60 godzin culling off, powrotu do bazy itd., to wszystko rodzi znaczący wzrost kosztów po stronie przewoźników. Jeżeli wzrośnie koszt, to obniży się konkurencyjność przewozów. Tak naprawdę, panie ministrze, to powiedział pan dzisiaj tylko o kapitulacji, tymczasem potrzebne jest bardzo aktywne działanie. Przypominam, że mamy 31% rynku. Branża wywalczyła sobie dominującą pozycję, ale pan nie pokazał nam dziś scenariusza, z którego moglibyśmy wnioskować, że jest pan w stanie przeciwdziałać groźbie, tym ryzykom, które wiszą dziś nad polską branżą transportową. Liczę, że znajdzie pan jeszcze argumenty, żeby skutecznie przeciwdziałać tym zagrożeniom.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę, panie ministrze.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Tak jak wcześniej w moim wystąpieniu nie mówiłem nic o roli Ministerstwa Spraw Zagranicznych, tak samo nie przywoływałem roli, jaką w całym tym procesie odgrywają nasi partnerzy, czyli przedsiębiorcy z branży międzynarodowego transportu drogowego i organizacje, w których są skupieni. Wspomniane organizacje prowadzą bardzo aktywna politykę bezpośrednio w Brukseli. Dowód na to mieliśmy chociażby w poprzedni czwartek, gdy dzięki zawartym porozumieniom doszło do bardzo ostrego protestu branży transportowej. Nie jest to zresztą kwestia tylko ubiegłego czwartku. Myślę, że bezpośrednio powiedzą o tym przedstawiciele transportowców. Ja nie czuję się upoważniony do tego, aby opowiadać o państwa działaniach. Warto jednak zaznaczyć, że informacje o takich działaniach docierają do nas już od długiego czasu. Dzielimy się oczywiście posiadaną wiedzą i doświadczeniami z partnerami.

Kiedy pan minister Grabarczyk pyta o wstawanie z kolan, to myślę, że raczej na kolana rzucona została branża transportu samochodowego, przynajmniej z części krajów europejskich. Tu nie chodzi tylko o Polskę. Mówię o tym, aby miał pan jasność sytuacji, panie pośle.

I jeszcze jedno. Bardzo proszę, jeżeli to możliwe, niech pan sprawdzi zapis dzisiejszego posiedzenia. Znajdzie pan w nim informację, że mamy przygotowany plan reakcji na wydarzenia, o których jeszcze nie wiemy, w jakim trybie i w jaki sposób po sobie będą następowały. Powtórzę raz jeszcze – wszystko co teraz dzieje się z Pakietem Mobilności ma miejsce w tzw. szarej strefie legislacyjnej i opiera się wyłącznie na interpretacjach przepisów, które są udziałem osób decyzyjnych. My mamy plan i wiemy co zrobimy w każdej sytuacji, która się pojawi. Na pewno nie kapitulujemy, jak to pan powiedział. Na pewno się nie poddamy i na pewno nie będziemy czekać, jakie rozstrzygnięcie nastąpi, a wręcz odwrotnie, jesteśmy przygotowani do działania i myślę, że gdyby pan bardzo chciał, to znajdzie potwierdzenie tych słów u ministrów transportu innych państw Unii Europejskiej. Koncepcja działania jest opracowana, są w tej sprawie poczynione uzgodnienia i tylko czekamy na decyzję, jakie procedury zostaną przyjęte. To nie jest tak, jak w polskim parlamencie, gdzie mamy pierwsze czytanie, ewentualnie obrady podkomisji, później sprawozdanie i później drugie czytanie, a następnie trzecie czytanie. W przypadku Parlamentu Europejskiego ustalono, że sprawozdania zostały położone na stół. Jeśli chodzi o raport Ertuga, który jest dla nas skrajnie niekorzystny, to de facto mamy do czynienia z raportem pojedynczego posła przygotowanym przez tego posła i przyjętym przez Komisję TRAN 27 głosami.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Jednak Komisja raport przyjęła.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Tak, Komisja raport przyjęła, ale proszę przeanalizować strukturę głosów. Bardzo liczę na to, że europosłowie, bez względu na swoją przynależność do grupy politycznej, będą bardzo intensywnie nad tą sprawą pracowali.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO-KO):

Panie ministrze, ale to jest abecadło tej roboty. To, o czym pan opowiada.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Czego pan nie rozumie?

Poseł Cezary Grabarczyk (PO-KO):

Pytamy o efekty.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie pośle Grabarczyk…

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Czy nie rozumie pan tego, że jeden z polskich europosłów mówi, cytuję: „Nie wiem, panie ministrze, co uda mi się wypracować w naszej grupie”. Poseł przyznaje, że tego nie wie, bo jak zapadną decyzje w grupie politycznej, to będą to decyzje stricte polityczne. Tego

pan naprawdę nie rozumie? Przecież jest pan politykiem, który zasiada w Sejmie już od lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO-KO):

Mówię tylko, że to jest abecadło, panie ministrze. Proszę uważnie słuchać.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie pośle, nie udzieliłem panu głosu i bardzo proszę nie pogrzewać emocji, bo nie ma takiej potrzeby. Sprawa jest bardzo ważna.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO-KO):

Ten apel jest chyba też do pana ministra.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Za chwilę udzielę głosu panu posłowi Suchoniowi, ale zanim to nastąpi, chcę powiedzieć, że moim zdaniem powinniśmy zastanowić się w gronie prezydium Komisji, myślę, że członkowie prezydium się ze mną zgodzą, czy przypadkiem my, jako Komisja Infrastruktury nie powinniśmy wystąpić z apelem do polskich europosłów. Czy nie powinniśmy w tej materii przygotować stanowiska Komisji Infrastruktury? To pytanie wymaga oczywiście również opinii prawnej ze strony naszego Biura Legislacyjnego. Musimy najpierw wyjaśnić, czy jest w ogóle możliwe, abyśmy jako Komisja Infrastruktury interpelowali do Parlamentu Europejskiego in gremio, oczywiście tylko do polskich parlamentarzystów, żeby zajęli się tą sprawą w odpowiedzialny sposób, wychodzący naprzeciw oczekiwaniom transportowców.

Pan poseł Suchoń, ale wcześniej jeszcze pan przewodniczący Polaczek, który poprosił o głos. Bardzo proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie ministrze, panie i panowie, chciałbym nawiązać do propozycji pana przewodniczącego Rzońcy. Uważam, że materia sprawy jest istotna i wpływa na politykę europejską, całą naszą gospodarkę, nie tylko na branżę transportową. Dlatego rekomendowałbym podjęcie inicjatywy w sprawie przyjęcia rezolucji przez cały parlament, a nie koncentrowanie się tylko na uchwale Komisji. Ta rezolucja powinna być skierowana do grup politycznych. Przedstawiam oczywiście pomysł na gorąco. Zwracam uwagę, że nie mówimy w tej chwili o jakimś nieistotnym, drobnym problemie związanym z polityką europejską, ale o istocie Unii Europejskiej, która powinna przede wszystkim zapewniać wolność gospodarczą podmiotom. Myślę, że to jest zrozumiałe i nie ma potrzeby powtarzania jeszcze raz wszystkich argumentów, które już padły, zwłaszcza ze strony pana ministra Adamczyka. Tak wygląda moje stanowisko ad hoc po wysłuchaniu propozycji podjęcia inicjatywy przez Komisję Infrastruktury. Moim zdaniem uchwała Komisji to dobry pomysł, ale niewystarczający.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Rozumiem, że to jest wzmocnienie przedstawionej idei działania.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Tak.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan poseł Suchoń, proszę uprzejmie. Później pan poseł Lamczyk.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni goście, bardzo cieszę się z propozycji podjęcia uchwały. Też uważam, że parlament mógłby w tej sprawie zrobić więcej. Składaliśmy nawet odpowiednie propozycje ponad rok temu w tracie debaty parlamentarnej, ale wówczas pański zastępca, panie ministrze, zabrał głos i stwierdził, że sami sobie poradzicie. Niech nad tym zapadnie zasłona milczenia. Powiem tylko, że w mojej ocenie sprawy kluczowe wymagają przeprowadzenia rekalkulacji, reasumpcji i wyznaczenia sobie nowej drogi.

Szanowni państwo, przede wszystkim chcę podziękować panu ministrowi Adamczykowi za to, że bierze udział w dzisiejszym posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Pokazuje to, że transport, sytuacja branży transportowej jest z punktu widzenia resortu rzeczą ważną. Zdaje się, że pan minister na posiedzeniu Komisji gości dopiero po raz drugi od początku tej kadencji, a więc tym bardziej pokazuje to, że branża transportowa jest istotna.

Minister Adamczyk bardzo dużo opowiadał nam o podejmowanych działaniach, ale nasuwa się nieodparcie pytanie, gdzie są efekty tych działań? Nie ma żadnych wątpliwości, że transport jest branżą znaczącą, istotną dla polskiej gospodarki z punktu widzenia Produktu Krajowego Brutto. Transport pozytywnie wpływa na kształt naszego bilansu handlowego i bezdyskusyjnie trzeba podjąć w obecnej sytuacji działania zdecydowane, ale z drugiej strony muszą to być działania z namysłem, aby przy okazji nie wylać dziecka z kąpielą.

Przechodząc od ogółu do szczegółu muszę powiedzieć, że mam bardzo dużą pretensję o to, iż w działaniach rządu, którego jest pan członkiem, brakuje konsekwencji w działaniu. Z jednej strony pańskie ugrupowanie stoi po stronie bardzo mocnych eurosceptyków, wchodzicie w skład marginalnej grupy politycznej i jesteście blisko Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii, które nie są zainteresowane w umacnianiu wspólnego europejskiego rynku i umacnianiu się zjednoczonej Europy. Zarówno jeśli chodzi o polityczną reprezentację w Parlamencie Europejskim, jak i o głoszone poglądy polityczne w polityce wewnętrznej, pańskie ugrupowanie, panie ministrze, znajduje się wśród państw, które opowiadają się za powrotem do idei państw narodowych. Zmierzacie do wyraźnego wzmocnienia siły głosu państw narodowych w Europie i opowiadacie się przeciwko przyjęciu waluty euro. Sami ustawiliście się na pozycji hamującego, który skierowany jest do tyłu, w przeszłość, a jednocześnie domagacie się, żeby powstawały wspólne rynki dla konkretnych branż. W tych zachowaniach wyraźnie widać brak jakiejkolwiek konsekwencji i dlatego nie dziwcie się, że inne państwa, które widzą waszą niekonsekwencję, zaczynają bardzo mocno stawiać na swoje interesy i wprowadzać elementy polityki protekcjonistycznej.

Panie ministrze, naprawdę nie dziwi mnie, iż nie udaje się panu osiągnąć zamierzonych rezultatów. Niby jak miałoby to się dokonać, kiedy z jednej strony, używając przenośni, pan minister usiłuje pchać wózek do przodu, a jednocześnie premier i partia rządząca u nas w kraju oraz posłowie PiS w Parlamencie Europejskim ciągną ten sam wózek do tyłu? W takich warunkach nie uda się osiągnąć zakładanego celu, panie ministrze. Krótko mówiąc, brak jest skutecznego działania i zgadzam się z przedmówcami w tej ocenie.

Mam jednak w sobie dozę optymizmu, wprawdzie ograniczoną, ale mam, że mimo wszystko może pan być jeszcze skuteczny, chociaż polityka rządu nie działa na naszą korzyść przy rozwiązywaniu tego problemu. Taki obraz sytuacji nie jest dla mnie czymś zaskakującym i dlatego postanowiłem być jedną z osób inicjujących dzisiejszą debatę. Dziękuję panu posłowie Zmijanowi, że także wziął na siebie odpowiedzialność za dzisiejsze obrady. Chyba wszyscy czujemy, że w jakimś sensie odpowiadamy za branżę transportową, która jest bardzo istotnym elementem z punktu widzenia funkcjonowania gospodarki naszego państwa.

Szanowni państwo, w tej chwili chciałbym się odnieść do poruszonej kwestii dotyczącej grupy państw, które popierają stanowisko Polski. Wszyscy chyba wiemy, że Hiszpanie i Portugalczycy zmienili już w tej sprawie zdanie. Państwo twierdzicie, że jesteście w dobrych relacjach z innymi państwami, planujecie stworzenie grupy państw wspierających itd. W tym celu rozmawialiście m.in. z Włochami. Proszę nam powiedzieć, dlaczego Włosi nie zmienili zdania? Mogli to zrobić. Hiszpania i Portugalia pokazały, że jest to możliwe. Moim zdaniem, jeśli jest mowa o skutecznym działania, to skuteczność powinna być zapewniona na wielu płaszczyznach. Niemal w każdej spornej sprawie występuje podział na grupy państw mających różne interesy. Proszę jednak o odpowiedź, dlaczego nie przybywa państw będących po naszej stronie sporu? Dzieje się wręcz na odwrót. Zdanie zmienili Hiszpanie i Portugalczycy, ale dlaczego nie udało się wam

przekonać do zmiany zdania Włochów, skoro macie przecież bardzo dobre relacje z partią, która tym krajem współrządzi?

Kolejna sprawa, o którą chcę zapytać, dotyczy kwestii personalnych. Pan minister w sowim wystąpieniu prześlizgnął się po temacie zmian kadrowych, do których doszło w składzie polskiej delegacji. Moim zdaniem likwidacja stanowiska wiceministra, który odpowiadał za te zagadnienia, w trakcie prowadzonych negocjacji, a w zasadzie w środku burzy, która się wywiązała w związku z ujawnioną różnicą stanowisk, jest decyzją mocną wątpliwą z punktu widzenia skuteczności prowadzonych działań i żargonowo mówiąc docierania stanowisk stron. Być może zmiana personalna nie była pańską decyzją, być może podjął ją premier, ale jeśli pani wiceminister wraz ze swoim zespołem, który wypracował pewne mechanizmy i sposoby działania, musiała odejść, to pojawia się pytanie, dlaczego teraz? Może to była tylko kolejna kłoda pod nogi, którą ktoś panu rzucił? Czy pan minister naprawdę nie ma możliwości, żeby do walki o polską branżę transportową zaangażować cały rząd? Czy nie można sprawić, żeby premier i pozostali ministrowie zrozumieli, przed jakim wielkim wyzwaniem stoi teraz resort infrastruktury?

Zmiany kadrowe dokonały się także w naszym przedstawicielstwie przy Unii Europejskiej. Prosiłbym pana ministra o wyjaśnienie, dlaczego – tak przynajmniej wynika z prasowych doniesień – kluczowa specjalistka w zakresie transportu drogowego, która pilotowała ten temat z ramienia przedstawicielstwa, nagle musiała odejść, bo nie przedłużono jej kontraktu? To jest podobna sytuacja do tej, gdy w trakcie eliminacji do mistrzostw świata w piłce nożnej wycofalibyśmy z gry w kadrze Roberta Lewandowskiego, a zamiast Błaszczykowskiego powołano by anonimowego gracza z polskiej drugiej ligi. Tak nie można postępować. Jeżeli takie były fakty, to prosiłbym pana ministra o wyjaśnienie, jakie były przyczyny tego stanu rzeczy i czy osoby, które zastąpiły poprzedników, posiadały odpowiednie kompetencje? Wydaje się niestety, że mogło tak nie być.

Kolejna sprawa, o którą chcę zapytać pana ministra, dotyczy związków zawodowych. Myślę, że dla nikogo nie jest tajemnicą, że związki zawodowe mają inne interesy niż pracodawcy, a z tego co mówią przedstawiciele związków wydaje się, iż ciągną oni wspomniany wcześniej wózek w swoją stronę, a to z pewnością nie pomaga naszej branży transportowej. Chciałbym pana ministra zapytać, czy resort w jakiś sposób współdziałał ze związkami zawodowymi w celu osiągnięcia porozumienia, które umożliwiłoby stworzenie dobrych warunków dla dalszej działalności branży transportowej? Rozumiem, że mamy interesy pracowników, które są odmienne od interesów pracodawców, ale chyba nie powinno być tak, że jedziemy do Brukseli i do rozmów po jednej stronie stołu zasiadają przedstawiciele branży transportowej i być może pan minister, a po drugiej stronie, obok naszych konkurentów z Europy, siedzą przedstawiciele naszych związków zawodowych. Słyszałem, że tak było. Nie wiem, ile w tym prawdy, ale jeśli na sali jest przedstawiciel związków zawodowych, to prosiłbym o wyjaśnienie tej sytuacji. Jeżeli nie potrafimy osiągnąć porozumienia sami ze sobą, to ponownie nasuwa się pytanie o skuteczność innych podejmowanych działań, panie ministrze. Moim zdaniem z Polski na rozmowy powinna wyjeżdżać jedna reprezentacja z uzgodnionym wcześniej stanowiskiem branżowym i wspólnie działać na rzecz sprecyzowanych celów. Pytanie brzmi: Na ile także w tej sprawie pańskie działania były skuteczne, panie ministrze?

Na zakończenie jeszcze dwie sprawy. Myślę, że nie jest tajemnicą ani zaskakującą informacja, że stanowiska w ramach Unii Europejskiej docierają się na wielu różnych płaszczyznach. Pan minister wspominał o szarej strefie legislacyjnej, ale zanim projekty i uzgodnienia trafią do Parlamentu Europejskiego, działają przedstawiciele branżowi, eurodeputowani rozmawiają z przedstawicielami Komisji Europejskiej itd. W związku z tym chciałbym się dowiedzieć, czy Ministerstwo Infrastruktury udzieliło jakiegoś wsparcia w zakresie utworzenia lub pomocy w promowaniu interesów przez reprezentację związków branżowych, w tym przypadku branży transportowej, w Parlamencie Europejskim i przy Komisji Europejskiej? Wydaje mi się, że powinniśmy wykorzystywać wszystkie możliwości i działać bardzo szeroko. Jeśli branża transportowa jest zorganizowana i reprezentuje nasze interesy, a reprezentuje, to resort powinien sięgnąć po odpowiedni oręż i wesprzeć nasze branżowe przedstawicielstwa w Unii Europejskiej. Wiadomo, że wymagają one finansowania. Skoro tak, to proszę nam powiedzieć,

czy ministerstwo utworzyło jakiś fundusz na ten cel, czy przekazało środki, a być może ma to dopiero w planach?

Ostatnie pytanie, panie ministrze. Wspominał pan o planach na przyszłość, ale moim zdaniem uczynił to pan bardzo enigmatycznie. To samo przedstawiciel ministerstwa mówił nam podczas poprzedniej debaty, ale jak widać, na razie nie ma efektów. Być może rozwiązaniem byłoby zwołanie zamkniętego posiedzenia Komisji. Nie wiem, zastanawiam się. Każdy z nas, siedzących na tej sali, ma jakiś pomysł na wsparcie ministerialnych działań i inicjatyw. Skoro tak, to chyba najlepszym wyjściem będzie otwarta rozmowa na ten temat. Zastanówmy się, co wszyscy możemy zrobić, żeby uratować polską branżę transportową. Moim zdaniem dzisiaj trzeba rzecz rozpatrywać w takich kategoriach. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Szanowni państwo, w międzyczasie naradziliśmy się w gronie prezydium i dlatego chciałbym teraz poprosić przedstawicieli branży transportowej o podjęcie próby sformułowania stanowiska, które zostałoby przyjęte jako uchwała Komisji Infrastruktury. Oczywiście przy redakcji stanowiska wskazana jest współpraca wszystkich zainteresowanych, tzn. branży, resortu i członków Komisji. Jeśli ktoś ma jakiś pomysł, to prosimy żeby się nim z nami podzielił. Jako Komisja możemy podjąć w tej materii uchwałę, a następnie skierowalibyśmy ją do polskiego parlamentu. Później, ale to już kwestia decyzji marszałka Sejmu, okaże się, czy ta uchwała będzie kierowana tylko do europosłów z Polski, czy do Parlamentu Europejskiego jako całości, ale tego na razie jeszcze nie wiemy. Bardzo proszę Biuro Legislacyjne o pomoc przy tworzeniu uchwały. Należy wyjaśnić, czy możemy coś takiego zrobić, a jeśli tak, to trzeba rzecz przeprowadzić na następnym posiedzeniu Komisji.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Prezydium zaprosi przedstawicieli strony społecznej i przygotujemy projekt.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Zgadza się. Nie musimy jednak czekać do następnego posiedzenia z przygotowaniem oficjalnej wersji projektu. Mamy dziś jeszcze posiedzenie Komisji, możemy zebrać się po głosowaniach lub w innym momencie. Sytuacja jest podbramkowa i wymaga niestandardowych reakcji. Dlatego prosimy państwa o współpracę i podjęcie wspólnych działań w tej materii. Mam nadzieję, że wszyscy polscy posłowie do Europarlamentu będą jednomyślni i zgodni w podejmowanych działaniach. Zdaje mi się, że taka była intencja wypowiedzi pana ministra. Chyba się nie mylę, prawda?

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Panie przewodniczący, nasi europosłowie są jednomyślni. Jak chyba wspomniałem, pozostaję pod wrażeniem bardzo dobrej współpracy polskich europosłów w tej dziedzinie, zwłaszcza w ostatnich miesiącach. Ta kwestia pozostaje poza wszelką dyskusją. Przepraszam za może zbyt emocjonalny komentarz, gdy dzieliłem się pewną refleksją z panem ministrem Grabarczykiem. Podałem państwu przykład jednego z europosłów, który powiedział mi, że ciężko pracuje w grupie parlamentarnej, do której przynależy, na rzecz zmiany stanowiska innych posłów z tej grupy, którzy uczestniczyli w posiedzeniu Komisji TRAN. To ilustruje istotę stanowiska i zachowanie naszych deputowanych.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to chciałbym teraz odnieść się do bardzo ciekawych, interesujących i ważkich pytań zadanych przez pana posła Suchonia.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Panie pośle, nie chciałbym polemizować w kwestii, czy Polska została wyalienowana w grupie państw wiodących w Unii Europejskiej, czy nie. Taka debata miałaby charakter czysto polityczny i nie czas teraz na nią. Nie mogę jednak nie odwołać się do sytuacji, która miała miejsce przed kilku laty i ma niewątpliwie związek z Pakietem Mobilności. Przepisy MiLoG i Loi Macron były przygotowywane od 2013 r. Były one bardzo mocno

kontestowane i oprotestowane przez branżę. Potwierdzenie tego odnajdujemy również w polskim Sejmie, zarówno w debatach na posiedzeniach plenarnych jak i w czasie obrad komisji. W tamtym czasie, w latach 2013–2015, u sterów rządów w Polsce stała grupa polityków, którzy dziś nam zarzucają, że jesteśmy wyalienowani w Unii, a oni jakoby mieli w tamtych latach odgrywać w Unii rolę wiodącą. Proszę jednak zaobserwować, co się stało. Otóż mimo owej wiodącej roli i doskonałych relacji z szefostwem Parlamentu Europejskiego i Komisji Europejskiej przyjęto te niegodziwe przepisy, które, jeszcze raz to powtórzę, zostały uznane przez landowy sąd niemiecki za niezgodne z art. 56 Traktatu o Unii Europejskiej. Taki jest werdykt tego sądu, jeśli chodzi o regulację MiLoG. Ta ustawa została uznana za protekcjonistyczną.

Szanowni państwo, w tego rodzaju sytuacjach w grę wchodzą przede wszystkim interesy narodowe i nie można mówić, że dzisiejsze relacje, takie a nie inne, wynikają rzekomo ze zmiany pozycji Polski. Zresztą, mówiąc przy okazji, nie zgadzam się z pańską opinią, nie tylko zresztą pańską, na temat aktualnej roli Polski w Unii Europejskiej. Absolutnie się nie zgadzam z pańską oceną w tej kwestii, ale zostawmy to. Według mnie, nie można w żaden sposób twierdzić, że rzekomo owa sytuacja, przedstawiona zresztą w niewłaściwy sposób, stanowi powód, jest przyczyną przyjęcia przez Unię takich, a nie innych rozwiązań w zakresie transportu drogowego. Gdyby dobre relacje z przywódcami Unii były elementem ważącym w procesie tworzenia unijnych regulacji, to nie byłby ani przepisów Loi Macron, ta nazwa wzięła się stąd, że przygotował je ówczesny minister gospodarki, a dzisiejszy prezydent Francji, ani nie byłoby MiLoG-u w Niemczech. Postawmy sprawę jasno i powiedzmy sobie otwarcie, od czego to zależy.

Jeżeli chodzi o pracowników, a konkretnie o jedną osobę z przedstawicielstwa w Brukseli, o którą pan zapytał, to chcę wyjaśnić, że ta pani pracowała w naszym attachacie, w przedstawicielstwie przy Unii Europejskiej. Normalny cykl pracy takiego pracownika, po którym zmienia się osoba na danym stanowisku, wynosi 4 lata. Pani, o której mowa, pracowała 7 lat. Dwukrotnie otrzymywała zgodę na przedłużenie zatrudnienia. Dzisiaj została zastąpiona osobą równie kompetentną, proszę mi pod tym względem zaufać. Nowo zatrudniona osoba to specjalista, który problem zna od dawna. Wcześniej była ona zatrudniona w Parlamencie Europejskim. Nie jest to ktoś z zewnątrz, z naboru ministerialnego, chociaż warto dodać, że wcześniej ta osoba pracowała w Ministerstwie Spraw Zagranicznych.

Teraz kilka zdań na temat kwestii dotyczącej współpracy z branżą, zasadami tej współpracy i jak wspomagamy przedstawicieli branży. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to o wypowiedź na ten temat poproszę pana dyrektora Marcina Rzeszewicza, który na co dzień wiele czasu spędza w Brukseli i ta tematyka jest jedną z głównych, którymi pan dyrektor się zajmuje.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę, panie dyrektorze.

Zastępca dyrektora Departamentu Współpracy Międzynarodowej Ministerstwa Infrastruktury Marcin Rzeszewicz:

Szanowni państwo posłowie, Ministerstwo Infrastruktury na bieżąco współpracowało z przedstawicielami środowisk branżowych. Odbywały się cykliczne spotkania w każdym kluczowym momencie procesu negocjacyjnego. Jak zauważył pan minister, w ramach tych spotkań resort zasięgał opinii na temat stanowiska branży i dopiero po jej uwzględnieniu określane były nasze marginesy negocjacyjne. Zarówno ministerstwo, jak i pracownicy stałego przedstawicielstwa Rzeczypospolitej Polskiej w Brukseli pozostawali w stałym kontakcie z przedstawicielem Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych przy Unii Europejskiej. Kontakty były regularne i stale miało miejsce wzajemne informowanie się. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że ZMPD jako jedyne środowisko przewoźników branżowych posiada w Brukseli stałe przedstawicielstwo. Decyzja, czy organizacja przewoźników posiada w Brukseli własne przedstawicielstwo, zależy tylko od woli danej organizacji. Rząd nie może w żaden sposób wpływać na to, czy dana grupa interesów będzie w Brukseli utrzymywała swoje przedstawicielstwo. Przedstawi-

cielstwa, które istnieją, otrzymują oczywiście od rządu wsparcie informacyjne. Proces wymiany opinii i informacji ma charakter ciągły.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Bardzo przepraszam, ale zdając pytanie miałem na myśli raczej wsparcie finansowe dla utworzenia i prowadzenia tego rodzaju instytucji. Jak rozumiem, panie ministrze, nie było takiego wsparcia ze strony rządu.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Nie, bo nie było takiej potrzeby.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Nikt nie zgłaszał takiego postulatu.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

W takim razie ja go zgłaszam.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Panie pośle, branża, w tym przypadku ZMPD, utrzymuje swoje przedstawicielstwo z własnych środków, ze składek członkowskich. Przedstawicielstwo ZMPD w Brukseli było samodzielną inicjatywą tej organizacji.

Jeśli pan przewodniczący pozwoli, to spróbuję jeszcze odnieść się do pytań, które często pojawiały się w różnych debatach, także w dzisiejszej, tzn. dlaczego niektóre państwa zmieniły zdanie, a my nie mam na to żadnego wpływu? Dlaczego pewnych państw nie utrzymujemy w naszej grupie interesów? Żeby to wytłumaczyć, przytoczę swoistą anegdotę. Myślę, że zwolni mnie ona z personalizowania i wskazania, którego państwa rzecz dotyczy.

W październiku 2017 r. odbyła się Rada do Spraw Zatrudnienia, na której głosowano nad dyrektywą o delegowaniu. Było to spotkanie ministrów do spraw zatrudnienia, ministrów pracy państw Unii Europejskiej. Minister transportu w rządzie jednego z państw zapewniał mnie wcześniej, iż jego kraj będzie przeciwny włączeniu transportu w delegowanie. Tymczasem minister pracy, jego kolega z rządu, zagłosował zupełnie inaczej, tzn. zgodził się z rozwiązaniami, z którymi wcześniej nie zgadzał się minister transportu. Mimo, że stało się źle, postanowiłem w następnym tygodniu pojechać do tego ministra, aby z nim porozmawiać i spróbować jeszcze ratować sytuację. Wtedy tenże minister powiedział mi, iż jest niezwykle zbulwersowany zajściem, a wynikało ono z faktu, że obiecano temu państwu przeniesienie na jego terytorium jednej z unijnych agencji, mieszczącej się obecnie w Londynie. Po wspomnianym głosowaniu, bodaj w ciągu zaledwie siedmiu dni, zapadła decyzja o przeniesieniu tej agencji, ale została ona przeniesiona do stolicy państwa, które zapewniało naszych partnerów, iż ta agencja trafi do stolicy ich kraju. Inaczej mówiąc, najpierw obiecano jedno, ale kiedy uzyskano satysfakcjonujący wynik w głosowaniu, zrobiono drugie. Wyobraźcie sobie państwo wyraz twarzy tamtego ministra. On mi o tym nie powiedział w cztery oczy, ale całkiem otwarcie, przy stole obrad, przy którym zasiadaliśmy z całą grupą współpracowników. Dlatego państwu teraz o tym zdarzeniu opowiadam. Minister był tamtym zajściem niezwykle wzburzony.

Nie wiem, czy są, a jeśli tak to jakie inne argumenty, które byłyby w stanie przekonać jakiś kraj do zmiany zdania na dany temat. Nie wiem, jakie argumenty są obecnie używane w Brukseli w związku z kwestią branży transportowej. W przyszłym tygodniu będę z wizytą w Pradze, gdzie spotkam się z ministrem Danem Tokiem, moim kolegą, z którym pracujemy wspólnie nad rozwiązaniami infrastrukturalnymi w związku z naszą drogą ekspresową S3 i autostradą po stronie czeskiej. Zadam czeskiemu ministrowi pytanie, dlaczego pomimo tego, że kraje Grupy Wyszehradzkiej miały wypracowane jedno stanowisko, Czechy prezentują w tej kwestii odmienne zdanie. Przypominam, że aktywność szefa naszego rządu, a wcześniej pani premier Beaty Szydło w tej sprawie zawsze była znacząca. Postaram się dociec motywów, ale biorąc pod uwagę historię opisaną w anegdocie, trudno będzie do końca określić pełne motywacje danego kraju. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Drodzy państwo, wszystko zdaje się wskazywać na to, że wszyscy znajdujemy się po tej samej stronie. Pytanie o skuteczność działań jest dość podchwytliwe, ponieważ nie jesteśmy w stanie głosować za przedstawicieli Komisji Europejskiej lub za europosłów z innych krajów. Choć byśmy bardzo chcieli, to tego nie zrobimy.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Ale się nie poddajemy i robimy wszystko, aby wynik głosowania był dla Polski korzystny.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

I o to chodzi, panie ministrze. Chciałbym poddać państwu pod rozwagę, czy propozycja prezydium w sprawie przyjęcia wspólnego stanowiska Komisji nie wyczerpuje dalszej dyskusji na ten temat? Oczywiście jestem daleki od jej zamknięcia i mówię to wyraźnie, aby nie było niejasności. Widziałem zgłoszenia przedstawicieli strony społecznej. Mam odnotowane nazwisko pana prezesa Wrońskiego. Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos? Bardzo przepraszam, przed panem Wrońskim był jeszcze zapisany do głosu poseł Stanisław Lamczyk. Przepraszam pana posła za to nieporozumienie. Jak widzę, przedstawiciele strony społecznej są zainteresowani skorzystaniem z możliwości wypowiedzi. Chętnych do zabrania głosu proszę o podniesienie ręki. Pana Wrońskiego już mam. Oprócz niego jeszcze pan Mikiel z ZMPD.

Szanowni państwo, za chwilę udzielę głosu panu posłowi Lamczykowi i przekażę prowadzenie obrad przewodniczącemu Zasadzie. Muszę na piętnaście minut państwa opuścić, ponieważ otrzymałem zaproszenie od pana marszałka. Być może uda mi się z nim od razu porozmawiać o tym, jak Sejm mógłby zająć się uchwałą Komisji Infrastruktury, o której dziś rozmawialiśmy. Postaram się wrócić jak najszybciej. Panie przewodniczący, bardzo proszę.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Dziękuję. O zabranie głosu proszę posła Stanisława Lamczyka.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO-KO):

Panie ministrze, szanowni państwo, polscy przewoźnicy wypracowali sobie w Unii Europejskiej pierwsze miejsce w dziedzinie transportu. Osiągnęli to ogromnym wysiłkiem i chyba nie trzeba o tym nikogo przekonywać. W tej branży pracuje ok. 35 tysięcy firm i ok. 250 tysięcy osób. Eksperci mówią wyraźnie, że jeśli nic nie zrobimy z obecnym stanem rzeczy, to 2/3 tych firm będzie mogło się zwijać. Wiemy, że dysponują one specjalistycznymi samochodami, na przykład samochodami-chłodniami, które jeżdżą do Wielkiej Brytanii. Woźmy także wiatraki, ponieważ się na tym znamy.

Wydaje mi się, że zarówno Niemcom, jak i Francuzom nie chodzi o tzw. duże kierunki, o pracowników wysokomobilnych. Oni chcą tylko jeździć, jak to się mówi, wokół komina i dlatego tak istotny jest kabotaż i przejście z 7 dni na 3 dni. Bardzo niebezpieczna jest także dyrektywa wdrożeniowa, która mówi, że należy się równa płaca za równą pracę. To jest nielogiczna zasada, bo nie uwzględnia miejsca pracy. Inna jest oczywiście średnia wynagrodzeń kierowców niemieckich i kierowców bułgarskich. Bardzo istotna jest obrona interesów naszych firm. Musimy przejąć w tym zakresie inicjatywę, przejąć pałeczkę, bo jeżeli tego nie zrobimy, to nikt się ich losem nie przejmie, a tak się składa, że w tej chwili najwięcej do stracenia mamy my jako Polska i nasi przewoźnicy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Kolejną osobą, którą mam zapisaną do głosu, jest pan Maciej Wroński, prezes zarządu Transport i Logistyka Polska. Bardzo proszę.

Prezes zarządu Transport i Logistyka Polska Maciej Wroński:

Szanowny panie przewodniczący, szanowny panie ministrze, panie i panowie posłowie, bardzo dziękuję za umożliwienie mi udziału w dzisiejszej debacie, ponieważ ma ona dla nas bardzo duże znaczenie. W tej chwili w Europie rozstrzyga się nasze być albo nie być. Bardzo mnie cieszy, i chciałbym za to podziękować, iż zarówno rząd, jak i przedstawiciele opozycji doceniają i rozumieją powagę sytuacji. Myślę, że to bardzo dobrze, bo niezależnie od tego, jak potoczą się losy Pakietu Mobilności i jakie rozstrzygnięcia zapadną

na arenie europejskiej, będziemy prosili państwa o duże wsparcie. Postaram się tę myśl rozwinąć i powiem za chwilę, o jakim wsparciu myślę.

Przede wszystkim zacznę od odniesienia się do propozycji przedstawionych przez pana posła Suchonia. Czy chodzi o wsparcie finansowe? Proszę państwa, nie chodzi o to, aby rząd wspierał nasze biura lub finansował naszych pracowników. Z tym sami damy sobie doskonale radę, podobnie jak z samodzielną obecnością w Brukseli. Chciałbym jednak przy tej okazji zwrócić uwagę na jedną rzecz. Istnieje specjalny rejestr działalności lobbingowej w Unii Europejskiej. Do tego zagadnienia w Brukseli podchodzi się poważnie. Jeśli zajrzymy do tego rejestru, to zauważymy, że na lobbing w Unii Europejskiej organizacje i przedstawiciele biznesu wydają rocznie ok. 1,7 mld euro. Polskie firmy, akurat na transport przypada najmniej, bo głównie wydają pieniądze państwowe spółki, wydają łącznie na lobbing w Brukseli 16 mln euro. Proszę porównać skalę. Tak naprawdę wydajemy zaledwie 1% wydatków, które ponosi zachodni biznes, który potrafi mocno zabiegać o swoje interesy.

Przypominam, że w pewnym momencie pani premier Beata Szydło powołała Polską Fundację Narodową. Myślę, że był to ruch w bardzo dobrym kierunku. W tej chwili fundacja dysponuje środkami w wysokości ok. 100 mln złotych, ale my jako biznes cały czas nie widzimy, aby Polska Fundacja Narodowa walczyła o to, co jest najważniejsze, bo dla każdego narodu oprócz poczucia godności narodowej ważne są przede wszystkim fizyczne podstawy egzystencji, a te są budowane na rozwoju społeczno-gospodarczym kraju. Jeżeli rząd ma wpływ na Polską Fundację Narodową, a zakładam, że tak jest, to należałoby się zastanowić, chociaż jest już chyba trochę za późno, czy nie uruchomić części tych środków, we współpracy z nami, bo my się na tym znamy i wiemy jak je można wykorzystać, na prowadzenie aktywnego lobbingu. W tej chwili nasz głos w Brukseli, zarówno w poczytnych gazetach, wszelkiego rodzaju think tankach i na przeróżnych konferencjach, praktycznie rzecz biorąc jest w ogóle niesłyszalny. Jeśli nawet jakimś cudem uda nam się przebić z naszym stanowiskiem, to zwykle i tak traktuje się nas jako tych, którzy chodzą po Warszawie z białymi niedźwiedziami albo ewentualnie przedstawia się nas jako właścicieli niewolników. W tej chwili mamy bardzo fatalny wizerunek.

Szanowni państwo, przygotowanie w Brukseli jakiekolwiek kampanii public relations oznacza koszt ok. miliona euro. Rozmawialiśmy na ten temat z różnymi poważnymi agencjami, takimi, które faktycznie wywierają wpływ na opinię publiczną i stąd wiemy, że żeby w ogóle myśleć o jakimś sensownym działaniu, potrzeba na ten cel przynajmniej miliona euro. Z jednej strony to bardzo dużo, ale z drugiej strony kwota okazuje się niewielka, jeśli spojrzymy na środki, którymi dysponuje Polska Fundacja Narodowa.

Myślę, że dobrze byłoby się zastanowić, czy rząd wspólnie z branżą nie powinien rozważyć tego rodzaju akcji PR-owych, które nie powinny ograniczać się tylko do przygotowania ekspertyz, raportów i konferencji. Same tego typu działania zginą w morzu podobnych przedsięwzięć, bo pamiętajmy o skali środków, którymi dysponuje zachodni biznes i tamtejsze związki zawodowe. Również gdzieś w tym wszystkim ginie nasza działalność, mówię o TLP, chociaż staramy się być aktywni, a 80% naszego funduszu przeznaczonego na cele statutowe jest związanych z działalnością w Brukseli, ale niestety, wszystko i tak ginie w natłoku podobnych inicjatyw. To byłaby pierwsza kwestia.

Druga rzecz to uchwała Komisji. Jesteśmy jak najbardziej za. Uważamy, że to dobry pomysł, ale trzeba nad nim popracować. Myślę, że ad hoc nie da się przygotować uchwały, która z jednej strony ma być wyważona, a drugiej strony ma celować w punkt. Pamiętajmy, że jakieś niezręczne sformułowania mogą sprawić, że taka uchwała stanie się bronią w rękach naszych przeciwników.

Kwestia trzecia dotyczy tego, co zrobić, jeśli branża znajdzie się w kryzysie. Musimy przyjrzeć się instrumentom, które w takich przypadkach są wykorzystywane w krajach Europy Zachodniej i których nie traktuje się jako zabronionej pomocy publicznej. W takich bogatych państwach jak Francja i Niemcy, w związku z przepisami, które zostaną za chwilę uchwalone, jak na przykład dyrektywa o niskiej emisji CO_2 w transporcie w tej chwili dopłaca się do zakupu ciągnika siodłowego niskoemisyjnego. We Francji przeznacza się na ten cel 16 tysięcy euro z odpowiednich funduszy, a w Niemczech 12 tysięcy euro. Zwracam na to uwagę. Poza tym ciągniki siodłowe o niskiej emisyjności

są w tej chwili, od 1 stycznia 2019 r., w ogóle zwolnione w Niemczech z opłat drogowych, a opłata za ciągniki klasy EURO 6 jest różnicowana. Niemcy to akurat zmienili, ale w większości pozostałych państw stawki płacone z tego tytułu są znacznie niższe niż przy EURO 5.

U nas obowiązuje w tych przypadkach identyczna stawka. Dlaczego o tym mówię? Nie chodzi o to, aby firma transportowa od razu więcej zarabiała. Zmiany są jednak potrzebne, ponieważ dzięki nim będzie nam łatwiej pozyskać nowoczesny sprzęt. W tej chwili w Niemczech obowiązują już zakazy wjazdu pojazdów z silnikiem diesla nawet na niektóre odcinki autostrad, które prowadzą przez niemieckie miasta. Naszych przewoźników w tej chwili nie stać na pojazdy niskoemisyjne, ponieważ są one o 40% droższe od normalnych ciągników. Podaję ten przykład, jako obszar, w którym można się wspólnie zastanowić, jakie ewentualne rozwiązania powinny zostać pilnie wprowadzone. Chodzi o rozwiązania, które są akceptowane przez Komisję Europejską. Takie rozwiązania są możliwe, bo już funkcjonują w innych krajach Unii i niewątpliwie pomagają tamtejszym przedsiębiorcom z branży transportu drogowego. My do tej pory żadnego handicapu w tym zakresie nie mamy, ale proszę nie traktować tego jako skargi z naszej strony. Rządy mijają, koalicje się zmieniają, a my musimy po prostu prowadzić swój biznes. Staram się jedynie wskazać na to, co ewentualnie można by zrobić.

Chciałbym jeszcze państwu podziękować za dotychczasowe działania. Oczywiście, zawsze można zrobić więcej. Pan poseł Grabarczyk ma generalnie rację, kiedy mówi, że liczą się efekty, ale zwracam uwagę, że chodzi o efekty pracy nas wszystkich. W Parlamencie Europejskim są obecni przedstawiciele wszystkich sił politycznych, rządy się zmieniają, jak powiedziałem, ale tak jak na razie nie ma spektakularnych efektów starań pana ministra, tak samo nie ma efektów naszych działań branżowych, chociaż bardzo się staramy. Inaczej mówiąc, mierząc tą miarą negatywnie można ocenić także starania naszego środowiska.

Podkreślam, że sprawa jest wspólna, nas wszystkich, nie tylko w wymiarze gospodarczym z punktu widzenia interesów sektora transportowego. Chcę państwu zwrócić uwagę, że nasz dodatni bilans handlowy i rozwój polskiej gospodarki to nie jest zasługa rynku wewnętrznego, chociaż on ma również swój pozytywny wpływ, ale dzieje się tak głównie dzięki eksportowi. Jeśli na skutek planowanych zmian w Unii polskiego transportu nie będzie albo stanie się on dużo droższy, to przede wszystkim ucierpią na tym eksporterzy, zmniejszy się liczba miejsc pracy w Polsce, a to wszystko przełoży się na PKB na zasadzie efektu ciągnionego.

Znaczenie transportu dla gospodarki jest bezdyskusyjne i jak powiedziałem, rozwiązanie problemu jest naszą wspólna sprawą. Jesteśmy gotowi do przedstawienia listy działań, które można w tym zakresie podjąć, niezależnie od działań związanych bezpośrednio z Brukselą. Tam sprawy się już dzieją i specjalnie w tym momencie nie mamy już wpływu na rozwój wydarzeń. Możemy jednak zaproponować inne rozwiązania, racjonalne i mądre, które nie będą stanowiły dla budżetu państwa zbyt wielkiego obciążenia, bo tego nie chcemy, a nam ułatwiłyby w znacznym stopniu funkcjonowanie.

Jeszcze raz dziękuję panu ministrowi Adamczykowi, prezydium Komisji i posłom opozycji za zajęcie się sprawą. Cieszę się, że doszło do dyskusji na ten temat. Podkreślam, że jest to nasza wspólna sprawa, a nawet jeśli czasami się sprzeczamy ze związkami zawodowymi, to sprawa tym bardziej jest wspólna, bo przede wszystkim chodzi o to, iż dyskutujemy o poprawie warunków pracy kierowców. Najważniejszą rzeczą jest jednak utrzymanie dotychczasowych miejsc pracy. Jeśli ich zabraknie, to dyskusja o polepszeniu warunków pracy stanie się bezprzedmiotowa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję. O zabranie głosu proszę pana Piotra Mikiela ze Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych.

Dyrektor Departamentu Transportu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Piotr Mikiel:

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, panie i panowie posłowie, myślę, że nie trzeba powtarzać, iż kwestia Pakietu Mobilności, a zwłaszcza niektórych rozwiązań pro-

ponowanych w tym pakiecie stanowi dla polskiego transportu o być albo nie być w najbliższych latach. Na rynku europejskim wypracowaliśmy sobie silną pozycję i nadal byśmy chcieli na nim móc pracować. Ponieważ rzecz jest dla nas niezwykle ważna, od samego początku, od momentu, kiedy Komisja Europejska przedstawiła swoje propozycje odnośnie do Pakietu Mobilności, przypomnę, że miało to miejsce w maju 2017 r., rozpoczęliśmy coraz bardziej energiczne prace zmierzające do tego, abyśmy mogli współuczestniczyć w decyzjach podejmowanych w tym zakresie. Zaczęliśmy ściśle współpracować z organizacjami zrzeszającymi przewoźników drogowych w innych krajach oraz zwiększyliśmy naszą aktywność w Brukseli, uruchamiając w tym celu swoje stałe przedstawicielstwo. Zależało nam przede wszystkim na tym, żeby być blisko europosłów i móc im przedstawiać argumenty, które w przekonaniu polskiej branży transportowej powinny mieć znaczący wpływ na ostateczne decyzje, które znajdą się w Pakiecie Mobilności.

Pan minister wspomniał w swojej obszernej wypowiedzi o etapach prac i szczegółowych spotkaniach, które miały miejsce w ramach naszej wzajemnej współpracy. Doskonale wiedzieliśmy, że musimy działać na dwóch frontach: z jednej strony współpracować z naszym resortem, który będzie przedstawiał pewne propozycje rozwiązań w ramach Rady Unii Europejskiej, a z drugiej bezpośrednio w Brukseli. Bardzo starannie obserwowaliśmy wszystko, co się działo w tej materii. Pan minister przekazywał nam informacje o tym, jak wygląda współpraca pomiędzy państwami członkowskimi i szczerze mówiąc liczyliśmy chyba na nieco więcej niż okazało się być wynikiem ostatecznym, podczas głosowania 3 grudnia 2018 r. Pierwotnie zanosiło się na to, że większa grupa państw oprotestuje Pakiet Mobilności w takim kształcie, w jakim został zaprezentowany przez austriacką prezydencję. W rzeczywistości w opozycji utrzymało się zaledwie 5 państw. Można się zastanawiać, czy faktycznie nie dałoby rady przekonać większej liczby członków Unii do naszego stanowiska w tej sprawie.

Szanowni państwo, w zasadzie liczyliśmy na większy rozsądek posłów w Parlamencie Europejskim, ale tymczasem okazało się, że przedstawione sprawozdania posłów z Komisji TRAN były jeszcze bardziej radykalne niż rozwiązania przyjęte w stanowisku ogólnym Rady. Można wprawdzie powiedzieć, iż dobrze się stało, że dwa sprawozdania zostały odrzucone, a przyjęto tylko jedno, ale trudno zważyć, które z nich były dla nas gorszym rozwiązaniem. W każdym z tych trzech sprawozdań znalazły się regulacje, z którymi się nie zgadzaliśmy. Być może debata, która nastąpiłaby po Komisji TRAN, pozwoliłaby na pewną refleksję, a przede wszystkim uświadomienie sobie, że musimy ważyć biznes i prawa pracownicze. Pamiętajmy, że to właśnie prawa pracownicze stały się podstawą do przygotowania Pakietu Mobilności i szeregu innych różnych rozwiązań. Jeśli jednak przyjrzymy się sprawie dokładnie, to można dojść do wniosku, że te prawa działają przeciw rynkowi, przeciwko swobodzie wykonywania działalności gospodarczej, mimo że kiedy weźmie się do ręki Traktat Europejski, to można nabrać przekonania, że pewne prawa mamy w Unii zapewnione.

Nasze oczekiwania związane z Pakietem Mobilności to jedna rzecz, ale z drugiej strony byliśmy świadomi, że trzeba będzie wypracować w tym zakresie jakiś kompromis. Powtarzam, to miał być kompromis. Tymczasem rozwiązania, które się pojawiły, nie mają według nas wiele wspólnego z kompromisem. Chociaż dziś nie wiemy jeszcze, co będzie dalej, jaki będzie skutek czwartkowego głosowania na Komisji TRAN, czy nad sprawozdaniem posła Ertuga będzie się dalej procedować, czy nie, to jednak wyraźnie widać, że pracom towarzyszą wielkie emocje stron i to praktycznie od samego początku. W tej sytuacji wydaje się, że najlepszym wyjściem byłoby nieskończenie prac w tej kadencji Parlamentu Europejskiego. Być może wszystkim potrzeba jeszcze trochę czasu, może konieczna jest głębsza refleksja, może potrzeba dodatkowego namysłu, aby przy okazji prac nad nowymi regulacjami nie zabić tego, co stanowiło o istocie świadczenia usług w Unii Europejskiej w ogóle, w tym także z zakresu transportu drogowego.

W związku z powyższym, chcemy zaapelować do pana ministra o to, aby miał jeszcze nowy plan i gotową koncepcję działania. Oczywiście będziemy pana wspierać w staraniach, aby za wszelką cenę nie próbowano finalizować prac nad Pakietem Mobilności w tej kadencji Europarlamentu. Dziękuję bardzo.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Czy mogę się odnieść do tego wystąpienia, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Są jeszcze inne zgłoszenia do dyskusji, panie ministrze.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Dosłownie jedno zdanie do wystąpienia przedmówcy.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo proszę, panie ministrze.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Te słowa kieruję nie tylko do pana dyrektora, ale do wszystkich naszych partnerów, z którymi pracowaliśmy do tej pory i z którymi, mam nadzieję, będziemy dalej współpracować. Liczę na to, szanowni państwo, że nadal będziemy wspólnie wypracowywali stanowisko negocjacyjne. Sytuacja zmienia się bardzo dynamicznie. Często z godziny na godzinę, nawet nie z dnia na dzień czy tym bardziej z tygodnia na tydzień. Każdy ma w jakimś stopniu możliwość wpływania na nasze stanowisko, aczkolwiek oczywiście bardzo często te możliwości są ograniczone. Bardzo dziękuję za wypowiedziane słowa i bardzo wszystkich państwa proszę o dalszą współpracę, tak jak ma to miejsce do tej pory. Szczególnie dzisiaj musimy pozostawać w ciągłym i bezpośrednim kontakcie. Nie możemy spokojnie czekać na informacje, które przyjdą za tydzień. Ważne rzeczy dzieją się każdego dnia.

Na potwierdzenie tych słów powiem, że jeszcze dzisiaj spotykamy się, żeby porozmawiać o transporcie, ale nie w świetle unijnej dyrektywy, tylko w związku z brexitem. Spotkanie ma wprawdzie roboczy charakter, ale będzie okazja do wymiany uwag i określenia, co możemy wspólnie zrobić, aby spełniły się nasze oczekiwania. Jednym z możliwych scenariuszy jest odłożenie rozstrzygnięcia tego problemu do czasu wyboru nowego Parlamentu Europejskiego. Była o tym przed chwilą mowa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. O zabranie głosu proszę przedstawiciela Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność", pana przewodniczącego Tadeusza Kucharskiego.

Przewodniczący Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność" Tadeusz Kucharski:

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, dziękuję za udzielenie głosu. Z tego, co słyszałem od początku posiedzenia wynika, że mamy do czynienia z przerzucaniem się pomiędzy stronami dyskusji odpowiedzialnością za brak efektów czy też niemoc. Strony starają się udowodnić sobie, kto bardziej odpowiada za całą tę sytuację. Moim zdaniem, zarówno jedni jak i drudzy, a nawet bardziej ci, którzy sprawowali władzę wcześniej. Popełniono bardzo poważne zaniedbania, a ich efektem jest to, co mamy dzisiaj. Jeśli chodzi o obecny rząd, to niech mówią za siebie fakty. Jeżeli od ponad roku nikt z rządu nie pyta o zdanie związków zawodowych, jeżeli ponad rok nie było chociażby jednego spotkania z panem ministrem w tej sprawie i nikogo nie interesuje, co my mamy do powiedzenia na ten temat, to nie dziwcie się państwo, że mamy to co mamy.

W styczniu 2017 r. został powołany trójstronny zespół do spraw transportu drogowego. Odbył on kilka spotkań w 2017 r. i już w 2017 r. cała inicjatywa umarła. Mieliśmy się spotykać w 2018 r., także w grudniu, ale do dzisiejszego dnia żadne spotkanie się nie odbyło, a tymczasem do załatwienia są bardzo poważne sprawy. Od ponad dwóch lat proponujemy spotkanie na szczycie z udziałem przewoźników, ministra i reprezentacji pracowników, które zajęłoby się wypracowaniem pewnych rozwiązań systemowych. Mamy na myśli także wysokość płac i strukturę wynagrodzeń. Nie ma jednak zrozumienia dla tej idei. Brak jest chęci porządkowania sytuacji na własnym rynku. Jeżeli dogadamy się w pewnych sprawach u nas w kraju, wewnętrznie, to na pewno w wielu sprawach będziemy mówić jednym głosem na arenie międzynarodowej. W tej chwili rozbieżność

stanowisk jest spora. Różne jest także rozumienie problemu po stronie członków Parlamentu Europejskiego, ponieważ każdy z nas mówi innym głosem.

Szanowni państwo, bardzo byśmy chcieli, aby wypracowane nowe rozwiązania przyniosły najpierw efekt w Polsce. Powiem tylko o jednej rzeczy. Cały czas słyszymy o tym, że brak jest infrastruktury wokół korytarzy transportowych. Chodzi o infrastrukturę socjalną dla kierowców. Rozporządzenie w tej sprawie, nr 561, funkcjonuje od 2006 r. Pytam więc, co zrobiono w tej kwestii do dzisiaj? Nic. Żebyście państwo chociaż tyle sił i środków, co w ostatnich latach włożyliście w prace dotyczące Pakietu Mobilności wykorzystali na arenie międzynarodowej do rozwiązania tego problemu, to prawdopodobnie przyniosłoby jakieś efekty. Wiadomo, że ani Francuzi, ani Niemcy, ani Belgowie nie są zainteresowani budową tej infrastruktury, gdyż zwykle pracują na krótkich trasach i zwykle na weekendy zjeżdżają do domów. To nasi kierowcy wykonują przede wszystkim największą robotę. Gdybyście państwo zadziałali wspólnie na rzecz budowy infrastruktury, strzeżonych parkingów, które zostaną w pełni wyposażone w socjalne udogodnienia dla kierowców, łącznie z ubezpieczeniem, to mielibyśmy o wiele mniej problemów. Podejrzewam, że nawet mogłoby nie być MiLoG ani Loi Macron, nie mielibyśmy tych wszystkich kłód pod nogami, które dziś mamy. Zbieramy żniwo zaniechań.

Trzeba szczerze powiedzieć, że tę wojnę sami rozpętaliśmy w Polsce, w 2010 lub 2011 r., bo chcieliśmy zabrać kierowcom ryczałty. Później miała miejsce dyskusja o tym, jak homologować pojazd, aby zakwalifikować leżankę jako odpowiednie miejsce do spania itd. Wszystko poszło w takim kierunku jak widać. Nie ma na to naszej zgody. Krążą słuchy, że kierowcy są wynagradzani bardzo wysoko, że zarabiają po ok. 10 tysięcy złotych. Nie twierdzę, że tak nie jest, ale od wynagrodzenia, podobnie jak w przypadku państwa wynagrodzenia, trzeba zapłacić składki, podatki itd. W przypadku kierowców jest jednak tak, że tylko 1/3 otrzymywanych przez nich pieniędzy to wynagrodzenia, a 2/3 to dodatki, które znacznie przewyższają wynagrodzenie. Nie są one jednak opodatkowane i nie odprowadza się od nich składek ZUS, ale to oznacza, że konsekwencją takiego stanu rzeczy będą bardzo niskie emerytury i renty dla kierowców. To wszystko przekłada się także na urlop, na chorobowe itd. Ta materia wymaga uregulowania.

Podobnie, jak trzeba wprowadzić regulacje zwalczające nieuczciwą konkurencję. Nie słyszałam jeszcze ani jednego pomysłu, który proponowałby sposób na uporządkowanie rynku i likwidację lub przynajmniej zminimalizowanie nieuczciwej konkurencji wśród przewoźników. Powinno zostać wyeliminowane wszystko, co działa na szkodę uczciwego przewoźnika, który rzetelnie wykonuje swoją pracę. Przewoźnicy, którzy zabierają pracę innym przewoźnikom, którzy zaniżają stawki, powodują, że rzetelny pracodawca stwierdza, iż nie stać go już, aby dać zarobić pracownikom, gdyż przy nieuczciwej konkurencji musiałby jeździć praktycznie poniżej kosztów.

Tak wyglądają problemy, o których chcielibyśmy porozmawiać w kraju, żeby zorientować się, co jesteśmy w stanie zrobić od razu, od ręki, a co wymaga czasu. Nie twierdzimy, że wszystkie problemy uda się rozwiązać natychmiast, z dnia na dzień. Zależy nam jednak na tym, abyśmy przygotowali plan działania, ustalili, co będziemy robić, rozpisali wszystko na etapy i przystąpili do realizacji. Od kilku lat, co nieustannie powtarzam, jesteśmy do dyspozycji i prosimy rządzących o reakcją, ale nie ma żadnego odzewu. Nie wiem, czy skrzyknęła się jakaś grupa ludzi, którym zależy na tym, aby nie było współpracy pomiędzy związkami zawodowymi, rządem i pracodawcami? Te dwie ostatnie grupy jakoś do dziś nie wykazują chęci do rozpoczęcia poważnej współpracy. My złożyliśmy propozycje rozwiązań i przedstawiliśmy kreślone sugestie, ale nie dostaliśmy żadnej odpowiedzi ani od pracodawców, ani od rządu, ani od przedstawiciela ministra infrastruktury. Pomyślcie państwo najpierw o tym, a dopiero potem będziemy się zastanawiać, jak wspólnie występować na forum Parlamentu Europejskiego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Panie ministrze, bardzo proszę.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Szanowni państwo, nie chciałbym, aby powstał mylny obraz albo wrażenie, że strona rządowa zapomniała o stronie społecznej, o związkach zawodowych. Niezmiernie istotne

jest to, że każdy z nas posiada swoje stanowisko. Nie wygląda to tak, że jedna strona ma stanowisko labilne, a druga bardzo konkretne. Każda ma swoje. Panie przewodniczący, mam świadomość tych problemów, i to już przynajmniej od 2014 r., bo pamiętam, że spotykaliśmy się jeszcze kiedy byłem posłem opozycji i zastępcą przewodniczącego Komisji Infrastruktury. Już wtedy rozmawiałem z przedstawicielami strony społecznej i związkowej.

Wasze stanowisko w sprawach socjalnych jest niezmienne, wspieracie większość postulatów tzw. Sojuszu Drogowego, my natomiast trwamy przy podstawowej tezie polskie racji stanu, tzn. że nie wolno nam doprowadzić do zniszczenia polskich firm transportowych. Kwestie socjalne są do uzgodnienia, ale muszą one stanowić przedmiot debaty pomiędzy pracodawcami i związkami. Dzisiaj walczymy jednak o znacznie więcej. Wiem, że państwo macie własne stanowisko i ja je w pełni szanuję. Wyraziliście je 3 marca ubiegłego roku podczas obiadu z panią minister transportu Francji, który został wydany w ambasadzie francuskiej. Strona społeczna poparła wówczas większość propozycji Sojuszu Drogowego. Jak powiedziałem, szanuję to i dlatego nie chcę zaogniać wzajemnych relacji, ale proszę o jedno – ponieważ rząd nie zmieni stanowiska, jeśli chodzi o przyszłość firm transportowych w Polsce oraz w innych państwach Unii, róbmy dziś wszystko, starajmy się zewrzeć szyki i wzmacniać to stanowisko. O to apeluję do wszystkich, zwłaszcza do naszych partnerów. Jak zostało powiedziane, w transporcie międzynarodowym, począwszy od lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku osiągnęliśmy bardzo silną pozycję. Róbmy wszystko, aby ją utrzymać, aby zachować udziały w rynku przynajmniej na obecnym poziomie, jeśli chodzi o polskie firmy transportowe.

Panie przewodniczący, ja naprawdę rozumiem stanowisko związków i prezentowaną przez nie obronę praw pracowniczych. Jestem głęboko przekonany, że to musi mieć miejsce i że wy musicie to robić, ale powtórzę raz jeszcze: dialog musi się toczyć i muszą zostać przyjęte wspólne ustalenia. Nie mogę jednak zgodzić się z tezą, którą usłyszałem przed kilkoma laty i którą później kierowałem wprost do związkowców. Chodzi o to, że jeśli związki zawodowe utrzymają wszystkie swoje postulaty, a następnie one zostaną zrealizowane, to większość waszych pracodawców w Polsce przestanie istnieć. Usłyszałem wówczas, przepraszam, ale muszę to powiedzieć, że kierowcy nie mają z tym żadnego problemu, bo znajdą zatrudnienie wszędzie. Jeszcze raz powtórzę – to jest powód, dla którego nie zmieniamy stanowiska.

Nie możemy pozwolić na uderzenie w branżę międzynarodowego transportu, które nastąpiłoby, gdyby zostały przyjęte projektowane przepisy. To uderzenie odczuje branża nie tylko w Polsce, ale praktycznie na terenie całej Unii Europejskiej. Chcę, żeby to bardzo wyraźnie wybrzmiało. Polski rząd nie podejmuje działań, kierując się wyłącznie interesem polskich firm. My mówimy o branży transportu w Unii Europejskiej. Kiedyś zarzucono nam, było to półtora roku temu, kiedy stałem się celem ataków jako przedstawiciel polskiego rządu, że jakoby polski rząd występuje tylko w interesie polskich firm przewozowych. To nie jest prawda. My występujemy w interesie transportu międzynarodowego w Europie, w Unii Europejskiej. Oczywiście nie możemy zapominać o polskich przedsiębiorcach i to jest poza wszelką dyskusją. Dbanie o ich interes to obowiązek rządu i parlamentu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Zanim przekażę głos przedstawicielowi wnioskodawców, panu przewodniczącemu Żmijanowi, pokuszę się o krótką refleksję. Razem z siedzącym obok mnie w prezydium Komisji posłem Chruszczem byliśmy kiedyś europosłami. Pracowaliśmy w Komisji Transportu i Turystyki i proszę, uwierzcie mi państwo, że Parlament Europejski nie jest jakimś mitycznym miejscem, w którym realizuje się interesy Unii. W Parlamencie nie ma przyjaciół. Tam każdy ma swoje interesy. Poszczególni posłowie dbają nawet nie o interesy własnych grup politycznych, tylko przede wszystkim o interesy swoich krajów, czyli mówiąc wprost, o interesy wyborców, dzięki którym znaleźli się w Parlamencie Europejskim.

Czy jest zatem szansa, aby w trudnej sytuacji stworzyć koalicję popierającą poszczególne projekty? Oczywiście, że tak. Minister Grabarczyk pewnie pamięta coś, co nazy-

wano misją niemożliwą. Chodziło o uratowanie przed unbundlingiem szerokotorowej linii hutniczej. Ona istnieje do dziś w takiej formule, w jakiej istniała wcześniej, tylko że wtedy Komisja Europejska chciała tę spółkę zlikwidować. A zatem jest nadzieja, dopóki walczymy. Ze słów pana ministra wynika, że polski rząd robi dosłownie wszystko, aby zawiązać odpowiednią koalicję. Mógłbym takich przykładów podać mnóstwo. Pięć lat doświadczenia w Parlamencie Europejskim, w Komisji TRAN, podpowiada mi mnóstwo takich historii, ale nie chcę zajmować państwa czasu. Różne kraje, działając w różny sposób i wykorzystując różne kruczki, doprowadzały do osiągnięcia zakładanych celów. Patrzę głęboko w oczy pana ministra i widzę, że jest w nich plan, który pozwoli na uratowanie branży transportowej. Głęboko wierzę, że tak będzie. Jeśli pan minister nie chce o tym głośno dzisiaj mówić, to zakładam, iż dzieje się tak, bo wymaga tego przyjęta strategia. Żeby stworzyć większość, trzeba umiejętnie prowadzić negocjacje, nie można się całkowicie odsłaniać.

Po tej krótkiej refleksji poproszę o zabranie głosu pana przewodniczącego Żmijana, który podsumuje debatę w imieniu wnioskodawców. Proszę, panie przewodniczący.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, zacznę od podziękowań pod adresem ministra Adamczyka, który zechciał merytorycznie i bardzo spokojnie porozmawiać z Komisją Infrastruktury. Początek obrad był wprawdzie bardzo emocjonalny, ale w moim przekonaniu personalny atak, którego byliśmy świadkami, był zupełnie niepotrzebny. Tak czy inaczej, bardzo panu dziękuję, panie ministrze. Dziękuję także wszystkim osobom, które zabierały głos w dyskusji, zarówno posłom, jak przedstawicielom branży i strony społecznej. Cieszy mnie to, że wszyscy uznaliśmy, iż dyskusja jest potrzebna i że nastąpi dalszy ciąg tej rozmowy oraz że możemy się przyczynić do rozwiązania tego bardzo trudnego problemu.

Trudno byłoby jednak powiedzieć, panie ministrze, że mam pełną satysfakcję z tej debaty. Żadna to wszak satysfakcja usłyszeć, kiedy pan mówi, że 8 krajów Unii poparło stanowisko Polski w tej sprawie, czyli zaprotestowało razem z nami. Odwołując się do mojego wystąpienia, nakreślił pan, na czym polega specyfika pracy w Komisji Europejskiej i w Parlamencie Europejskim. Rozumiem, że chciał pan ułatwić mi rozróżnienie negocjacji i debat oraz wskazać na ich specyfikę. Chcę powiedzieć, że nawet nie będę próbował silić się na wykazanie, kto z nas ma większą wiedzę na ten temat. Niewątpliwie w tym zakresie jest ona po pańskiej stronie, ale wydaje mi się, że równie ważne są i debaty, i negocjacje, i w debatach, i w negocjacjach trzeba brać udział. Gdyby pan umiejętnie negocjował – bardzo pana zdziwiło to, iż szczególnie kładłem nacisk na taką aktywność – to niewątpliwie przybywałoby państw, które mogłyby zaprotestować i wesprzeć nasze stanowisko. Tak się jednak nie działo. Mało tego, Portugalczycy i Hiszpanie odeszli od pana i nawiązali kontakt ze Skandynawami. Podobnie zrobili Czesi i Słowacy. Dlatego zamiast przybliżania się do sukcesu niestety zaczął się pan od niego oddalać. Podkreślam, że w Unii chodzi o negocjacje z partnerami i wypracowywanie sojuszy. Na tym polega istota rzeczy i w tym obszarze należy szukać rozwiązania problemów. Debaty oraz sposób wypracowywania stanowiska przez organa Unii Europejskiej to oddzielna kwestia i pan doskonale o tym wie.

Nie do końca przemawia do mnie także pańska sugestia dotycząca roli szefów rządów w przeciwdziałaniu tego rodzaju kryzysom. Przecież pan, jako konstytucyjny minister jest członkiem gabinetu. W związku z tym, nikt nie zdejmie z pana odpowiedzialności za pewne sprawy, tym bardziej, że osobiście przejął pan kierowanie prowadzonymi rozmowami. Żadnym argumentem nie jest także odwoływanie się do szarej strefy legislacyjnej. Dlaczego nas tam nie ma? Wszyscy, łącznie z panem przewodniczącym Zasadą, byłym eurodeputowanym podkreślają, że w Parlamencie Europejskim toczy się gra interesów. To są oczywiste sprawy i dlatego tam trzeba być, aby w tej grze uczestniczyć i wykorzystywać do tego celu wszelkie dostępne środki i instrumenty, także pomoc Polskiej Fundacji Narodowej.

Panie ministrze, mówił pan również o udziale resortu spraw zagranicznych w prowadzonych rozmowach. No dobrze, ale to musi wybrzmieć, panie ministrze, bo nie powie

pan chyba, że atmosferę rozmów pomagają panu budować słowa jednego z wiceministrów polskiego rządu, który uczył Francuzów jeść widelcem. Nie pomogły panu także słowa ministra Czaputowicza, który stwierdził, że Francja jest chorym człowiekiem Europy. Z pewnością nie pomagają także słowa premiera, który mówi, że Francja jest w Europie ciemnym punktem, a Polska tym jasnym. Doskonale wiemy, w jakim otoczeniu funkcjonujemy, ale chyba nie ma potrzeby, żeby bardziej zagłębiać się w polityczne aspekty.

Panie ministrze, to że używałem bardziej lub mniej zręcznych figur retorycznych wynikało z faktu, że sytuacja naprawdę jest bardzo groźna i niezwykle ważna. Jeśli przywołał pan formułę Rzym I, to musi pan przecież wiedzieć, że jest ona dalece bardziej groźna niż stanowisko ogólne, o którym pan tyle mówił. To właśnie tamta formuła zawiera, po pierwsze, bardzo drastyczne regulacje, a po drugie sankcje. Przypominam, że wskazywałem na ten aspekt i byłem przekonany, że pan się do tego odniesie w swoim wystąpieniu. Gdyby te przepisy weszły w życie, to nasz transport całkowicie wypada z unijnego rynku i to na dodatek w bardzo krótkim czasie. Dlatego to jest takie ważne.

Chciałbym panu podziękować za obecność na dzisiejszych obradach Komisji. Zawsze uczulam pana przewodniczącego, aby zapraszał konstytucyjnego ministra, dziś pan z nami jest i ja to doceniam. Pamiętam, proszę mi wybaczyć, że to wypominam, iż był pan orędownikiem takiej współpracy ministerstwa i Komisji, która opierałaby się na obecności konstytucyjnego ministra na naszych posiedzeniach. Dziękuję za pana obecność. Podziękowania moje zostały wzmocnione dodatkowo wystąpieniem przedstawiciela związków zawodowych, który również ma wyraźny niedosyt pana obecności. Sprawdza się powiedzenie, panie ministrze, że punkt widzenia zależy od punktu siedzenia.

Na koniec chcę powiedzieć, że jeśli jest koncepcja, jeśli ma pan pomysł, jak wyjść z tej niełatwej sytuacji w najbliższej perspektywie, to trzeba ją realizować. Oczekiwanie na następny Parlament Europejski jest ryzykowne. Liczenie, że ten parlament sprawą się nie zajmie, wcale mnie nie uspokaja. Wolałbym, żebyśmy mieli gotową koncepcję i strategię działania i mam nadzieję, że pan je posiada, panie ministrze. Jeśli nie mogą one zostać przedstawione dzisiaj i upublicznione, to może się to dokonać w innym trybie. Wszyscy chcemy bowiem włączyć się w pracę, która uratuje pozycję naszej branży transportowej na unijnym rynku.

Podkreślał pan, że nie działamy sami. Myślę, że pan doskonale wie, iż na tym rynku, w towarzystwie tych 8 państw, to Polska jest krajem dominującym. Nasze firmy przewożą 1/3 towarów na tym rynku. Pozostała siódemka to kropla w morzu. Po drugie, interesy Czechów i Słowaków są zgoła inne niż interesy Polski i ja się im nawet nie dziwię, że oni zachowują się w taki sposób. Wszyscy wiemy, że dla nich całkowicie wystarczający jest bilateralny przewóz i kabotaż. Nam to nie wystarcza. Dla nas przepisy Rzym I są groźne i warto o tym powiedzieć. Specjalistyczne tachografy mają rejestrować pobyt na terenie każdego państwa. Na podstawie tych rejestrów trzeba będzie rozliczać się z podatków i wszelkich opłat. Oprócz tego są przewidziane sankcje, które sprawią, że niedotrzymanie rygorów spowoduje utratę licencji i prawa wykonywania zawodu. Dlatego to jest takie ważne i bardzo proszę, panie ministrze, abyśmy kontynuowali działania w duchu wzajemnego zrozumienia, ale przede wszystkim, żeby to było zrozumienie bardzo trudnej sytuacji branży. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. W tym momencie powinienem zakończyć posiedzenie Komisji, ale o głos poprosił jeszcze pan Piotr Litwiński. Jest już wprawdzie po podsumowującym wystąpieniu przedstawiciela wnioskodawców, ale jeżeli chce pan przedstawić jeszcze jakiś krótki komentarz, to bardzo proszę.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Piotr Litwiński:

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, szanowne pani i panowie posłowie, szanowni goście, jak był budowany polski transport i jak on teraz wygląda, wszyscy wiemy. Dziś wiemy także o tym, że branża transportowa jest tuż przed zakrętem śmierci, ale w pełni sytuację zrozumie tylko ta osoba, która prowadzi działalność transportową. Spotkaliśmy się i opowiadamy sobie różne rzeczy, ale chyba nikt tak naprawdę nie czuje

istoty rzeczy. Trzeba przede wszystkim odpowiedzieć na podstawowe pytanie, co zrobić, żeby poprawić sytuację polskiego przewoźnika na rynku europejskim?

Szanowni państwo, w krajach Unii Europejskiej takich jak Francja, Portugalia, Włochy, Hiszpania i Słowenia przewoźnicy otrzymują zwrot akcyzy za paliwo. Mamy więc pole do popisu. Na razie w Polsce zwrot akcyzy dostają kolejarze, transport morski, lotnictwo i rolnicy, ale my transportowcy płacimy 1,37 zł akcyzy za każdy litr paliwa. Dlaczego dla nas paliwo jest luksusem? Przecież akcyzę płaci się od towarów luksusowych.

Proszę państwa, wraz ze zniesieniem akcyzy należałoby jednocześnie ukrócić dopływ nielegalnego paliwa z krajów, w których paliwo jest bardzo tanie. Z tego powodu bardzo chętnie jest ono przywożone do Polski. Na przykład na Białorusi i w Rosji litr paliwa kosztuje dziś tylko 2,7 zł. Jak ja mam konkurować z przewoźnikiem, który wjeżdża do Polski z Rosji lub Białorusi i niby powinien mieć w baku 600 litrów paliwa, a faktycznie ma nawet 2500 litrów? Jadąc na takim paliwie ładuje on w Polsce towar za pół ceny, następnie jedzie na Zachód, rozładowuje towar i jeszcze zdoła wrócić do Rosji i dopiero tam ponownie tankuje. Ten temat był już w Polsce poruszany i nawet przygotowywano odpowiednią ustawę, ale nagle gdzieś ona przepadła, zawieszono pracę nad tą ustawą. 4% polskich przewoźników jeździ do Rosji, na Wschód, i ci ludzie zostali wprowadzeni w błąd, bo powiedziano im, że ustawa ma dotyczyć tylko polskiego przewoźnika. Otóż nie – ta ustawa musi dotyczyć każdego przewoźnika, który wjeżdża na polski obszar celny i nie ma znaczenia, czy to będzie Turek, Niemiec, Hiszpan czy Rosjanin lub Białorusin.

Mówiliśmy dziś o środkach transportu, o ich zakupie. Ktoś z biorących udział w dyskusji powiedział, nie pamiętam kto, że mamy środki ekologiczne, które kosztują o 40% więcej niż pojazdy na paliwo tradycyjne. Chcę wyraźnie powiedzieć, że to nie jest 40% tylko 100% drożej. Nie będę wymieniał nazwy ciągnika. Powiem tylko państwu, że dziś kosztuje on 65 tysięcy euro, ale jeżeli kupuję go ze zbiornikami na gaz, to muszę zapłacić 130 tysięcy euro. Niektórzy z państwa wiedzą, o jakie auta mi chodzi. W niektórych krajach zachodnich, na przykład w Niemczech, przewoźnicy, którzy posiadają auta na gaz, zostają zwolnieni z opłat drogowych. U nas w kraju ta sama opłata obowiązuje w przypadku EURO 5 i EURO 6, mimo że ceny tych pojazdów istotnie się różnią.

Kolejna sprawa to podatki od środków transportowych.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Najmocniej przepraszam, panie przewodniczący, ale mam gorącą prośbę. Zaczynamy trochę wychodzić poza tematykę dzisiejszego spotkania, a salę mamy zarezerwowaną tylko do godziny 13.00. Dlatego prosiłem o krótką wypowiedź.

Przewodniczący OZPTD Piotr Litwiński:

Już kończę, panie przewodniczący. Chciałem państwu tylko pokazać obszary, w których można realnie ulżyć polskim przedsiębiorcom.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Dziękuję bardzo. To bardzo ważna tematyka i mam nadzieję, że w najbliższym półroczu odbędzie się posiedzenie Komisji poświecone tym zagadnieniom. Będziemy wówczas mieli okazje do omówienia wszystkich problemów, które nurtują branżę transportową.

Jeżeli chciałby pan jednym zdaniem podsumować temat dzisiejszej dyskusji, to bardzo proszę, a jeśli nie, to oddam na zakończenie obrad głos panu ministrowi Adamczykowi.

Przewodniczący OZPTD Piotr Litwiński:

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

W takim razie bardzo proszę, panie ministrze.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Dziękuję, panie przewodniczący. Przede wszystkim chciałbym bardzo podziękować za dzisiejszą dyskusję oraz za inicjatywę, którą wykazali wnioskodawcy. Oczywiście różnimy się w ocenie sytuacji i tego, co zdarzyło się wcześniej, ale jeśli chodzi o generalia, o podejście do problemu, to nasz mianownik jest pod tym względem wspólny, tzn. wszy-

scy troszczymy się o sytuację polskich firm funkcjonujących w obszarze międzynarodowego transportu, o ich przyszłość.

Jak już powiedziałem wcześniej, powszechnie ocenia się, że ta dyrektywa jest jedną z najtrudniejszych, jeśli nie najtrudniejszą spośród tych, które w ostatnich kilkunastu latach były przedmiotem prac w Parlamencie Europejskim. Nie jest to bynajmniej tylko ocena polskich ekspertów i znawców tematu, którzy spędzili w Brukseli lata pracy. Identyczną ocenę wystawiają pracownicy Komisji Europejskiej, Parlamentu Europejskiego oraz parlamentarzyści z innych państw z wielkim doświadczeniem. Musimy przez ten proces przejść i wyjść z niego zwycięsko. Jeżeli na posiedzeniu plenarnym Parlamentu Europejskiego zdarzyłoby się przyjęcie niekorzystnego dla nas rozwiązania, nawet jeśli byłoby to przyjęcie raportu Ertuga, to pragnę podkreślić, że nie będzie to koniec wszystkich naszych starań. Jest to tylko kolejny etap.

W związku z powyższym zwracam się do wszystkich państwa parlamentarzystów, do branży w tej sprawie apelować nie trzeba, abyście państwo w kontaktach i relacjach, które posiadacie z polskimi europosłami, bardzo ich mobilizowali do aktywności, do rozmów dwustronnych z ich przyjaciółmi, koleżankami i kolegami europosłami z innych grup parlamentarnych i z innych krajów. Niech ich przekonują do naszych racji przy każdej nadarzającej się okazji. Takie działanie zadeklarowali nasi europosłowie na spotkaniu w Brukseli, które odbyło się w ubiegłym tygodniu. Zgłoszono także oczekiwanie, że Adamczyk pojedzie do wszystkich ministrów transportu państw Unii Europejskiej. Jak wspominałem, nasza koncepcja działania jest nieco inna, ale mogę zagwarantować, że takie spotkania się odbędą. Mówiąc o innej koncepcji mam na myśli to, że planujemy jeszcze dużo innych rodzajów aktywności dzięki osiągniętemu porozumieniu z ministrami kilku państw Unii.

Jeszcze raz wszystkich państwa proszę, abyście na tyle, na ile będzie to możliwe, mobilizowali do działania wszystkich, którzy w tej sprawie mogą cokolwiek zdziałać w Parlamencie Europejskim. Dzisiaj to właśnie Parlament Europejski i europosłowie są gospodarzami tego procesu.

Serdecznie dziękuję za debatę. Mam nadzieję, że nikogo nie uraziłem, a jeżeli w pewnym momencie pojawiły się emocje, to jest to chyba rzecz naturalna. Nie jesteśmy przecież niemą izbą, tylko Wysoką Izbą, w które się dyskutuje i szuka rozwiązań problemów. Czasami pojawiają się emocje, szczególnie w takiej sytuacji jak nasza, kiedy od naprawdę wielu lat wymieniamy poglądy z panem przewodniczącym Stanisławem Żmijanem, które nierzadko są ze sobą sprzeczne. Pan przewodniczący Żmijan zderzył się z MiLoG i Loi Macron, kiedy przewodniczył pracom Komisji Infrastruktury. Wtedy wraz z obecnym panem posłem Rzońcą, posłem Polaczkiem i innymi parlamentarzystami dopominaliśmy się, jako posłowie opozycji, o większą aktywność w tej sprawie nie tylko od Komisji, ale szczególnie ze strony polskiego rządu, na czele którego stał wówczas zupełnie ktoś inny niż obecnie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Dziękuję także wszystkim gościom, którzy zechcieli wziąć udział w dzisiejszym posiedzeniu. Szczególne podziękowania kieruję pod adresem wnioskodawców za zainicjowanie tej, jakże ciekawej dyskusji.

Czy pan minister przygotuje projekt uchwały, nad którym będziemy mogli pracować na kolejnym posiedzeniu Komisji lub ewentualnie go przyjąć?

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Bardzo bym prosił, panie przewodniczący, abyśmy mogli przygotować taki projekt wspólnie. Kiedy trafi on na posiedzenie Wysokiej Komisji, powinien być już uzgodniony i nie stanowić przedmiotu debaty. Bardzo gorąco zapraszam do współpracy w tym zakresie zarówno pana przewodniczącego, jak i przedstawicieli naszych partnerów społecznych.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję. Przyjmujemy propozycję. Szanowni państwo, na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny. Członków Komisji informuję, że dosłownie za minutę zaczynamy kolejne posiedzenie.

Dziękuję państwu. Zamykam obrady Komisji Infrastruktury.